

Libro de Casos

2025 – 2028

ATENCIÓN: World Sailing anuncia una revisión considerable del Libro durante 2026, reconsiderando algunos casos y completando los casos retirados para revisión.

Cuando eso suceda se publicará una nueva traducción.

Prefacio

El Libro de Casos para 2025-2028 sigue una revisión completa de todos los casos publicados anteriormente e incluye todos los casos nuevos adoptados hasta ahora por World Sailing desde 2021. Muchos casos se han reescrito, algunos solo ligeramente, pero otros de forma extensa, para ilustrar con la mayor claridad posible la aplicación de las reglas de regata 2025-2028; algunos casos se retiraron temporalmente para su revisión y se eliminarán de forma permanente o se publicarán en un futuro próximo.

Los casos están numerados secuencialmente a partir del «1», pero hay huecos en la secuencia numérica como resultado de eliminaciones anteriores. Muchos casos se basan en apelaciones reales presentadas a una autoridad nacional en virtud de la regla 70.1 o en solicitudes de confirmación o corrección presentadas en virtud de la regla 70.2. Otros, en formato de preguntas y respuestas, se basan en hechos hipotéticos o supuestos; muchos de ellos son el resultado de preguntas enviadas a World Sailing por oficiales de regata internacionales.

No existe una versión definitiva de este libro: cada año se pueden añadir nuevos casos y, en ocasiones, se pueden revisar o eliminar casos; se invita a los lectores que tengan comentarios y sugerencias a que los envíen por correo electrónico al Grupo de Trabajo del Libro de Casos de World Sailing a esta dirección: rules@sailing.org.

El Libro de Casos para 2025-2028 fue elaborado por el Grupo de Trabajo del Libro de Casos: Dick Rose (presidente), Giorgio Davanzo, Steve Hatch, Trevor Lewis, Dave Perry, Michael Short y Dusan Vanicky. La antorcha que ellos encendieron ahora será llevada adelante por el recién formado Grupo de Trabajo del Libro de Casos: Giorgio Davanzo (presidente), Lynne Beal, Steve Hatch, Selvam Mookken, Finn Mrugalla, Dave Perry, Dick Rose, Michael Short y Jiang Zuoru.

Richard Slatter, Presidente
Comité de Reglamentos de Regata de World Sailing
Julio 2025

Abreviaturas Identificadoras de los Barcos en los Esquemas

A, B, C, etc. Cualquier embarcación, o

- A Barco libre a proa
- B Barco libre a popa
- I Barco interior
- L Barco a sotavento
- M Barco intermedio o interpuesto
- O Barco exterior
- P Barco amurado a babor
- S Barco amurado a estribor
- W Barco a barlovento

También se utilizan combinaciones de estas letras.

[NT: Se conservan las abreviaturas correspondientes al inglés a fin de evitar confusiones]

SECCIÓN 1 – RESÚMENES DE CASOS POR NÚMERO DE REGLA

La sección 1 permite a las personas lectoras encontrar los casos que interpretan una regla concreta. Por ejemplo, los casos 15 y 17 interpretan la regla 13. Los resúmenes de esos casos se encuentran en esta sección, bajo el título «Regla 13, Virando por Avante». Es posible que el resumen de un caso no mencione todas las normas que interpreta, por lo que las personas lectoras deben estudiar el caso en sí, en la sección 2, para ver cómo se ha interpretado o ilustrado la regla.

Tenga en cuenta que este índice es más denso que las propias normas; por ejemplo, aunque un caso pueda hacer referencia a la regla 18.2(a)(1), este índice hace referencia general a la regla 18.2(a), que incluye todo su contenido.

DEFINICIONES

EN REGATA

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una regata sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 ni la regla 45 si, al recoger el cabo del ancla para recuperarla, vuelve a la posición que tenía en el momento en que se echó el ancla. Sin embargo, si al recoger el cabo del ancla se desplaza claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

CASO 68

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de medición no es válido no da derecho a un barco a solicitar una reparación. Una embarcación que pueda haber infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según las reglas de regata, incluidos sus derechos según las reglas de la Parte 2 y sus derechos a protestar y apelar, incluso si posteriormente es descalificada.

CASO 127

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

ESPACIO

CASO 21

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

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de acuerdo con el buen hacer marinero, no se le ha dado el espacio requerido por la regla 15.

ESPACIO EN BALIZA

CASO 15

Al virar para rodear una baliza, un barco que navega libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco que navega libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y, por lo tanto, impedir que el otro vire por adelante.

CASO 21

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar espacio en baliza a un barco que se encuentra comprometido por el interior, no hay una cantidad máxima o mínima de espacio que deba dar. La cantidad de espacio que debe dar depende en gran medida de las condiciones reinantes,

incluyendo las condiciones del viento y del mar, la velocidad del barco interior, las velas que tiene izadas y sus características de diseño.

CASO 25

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están barloventeando y están sujetos a la regla 18.2(a)(1), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos pasa más allá de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, es exonerado por su infracción de la regla 31.

CASO 114

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

CASO 118

En la definición «Espacio en Baliza», la frase «espacio para dirigirse a la baliza» significa espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero hasta una posición cercana a, y por el lado prescrito de, la baliza.

LIBRE A POPA Y LIBRE A PROA; COMPROMETIDOS

CASO 12

A la hora de determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1), es irrelevante que los barcos sigan rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 23

En una empopada, la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor situados delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados de aquel.

CASO 33

Cuando un barco que se aproxima a un obstáculo da una voz de «espacio para virar», pero lo hace antes del momento en que necesita comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de forma segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, incluso si la petición infringe la regla 20.1(a), el barco al que se le da la voz debe responder. Un barco comprometido por el interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo según la regla 19.2(b) aunque haya virado a la posición de compromiso interior.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones «Obstáculo», «Obstáculo Continuo» y

«Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan a sotavento de un barco que está más delante en la misma bordada. No hay obligación de pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 43

Un barco amurado a babor que navega en paralelo y cerca de un obstáculo debe mantenerse separado de un barco que ha completado su virada por avance amurándose a estribor y se acerca en rumbo de colisión.

CASO 91

Un barco obligado a mantenerse separado debe mantenerse separado del equipo de otro barco aunque este equipo no esté en su posición normal siempre que haya estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que el equipo haya sido visto y evitado.

CASO 150

Una interpretación de los términos «en», «interior/exterior» y «compromiso» tal como se utilizan en la regla 19.

MANTENERSE SEPARADO

CASO 30

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

CASO 50

Cuando un comité de protestas establece que en un incidente babor-estribor, S no alteró su rumbo y que no hubo un temor genuino y razonable de colisión por parte de S, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S sí alteró su rumbo y que había una duda razonable de que P hubiera podido cruzar por proa de S si éste no hubiera alterado su rumbo, entonces P debe ser descalificado.

CASO 77

El contacto con una baliza por parte del equipo de un barco equivale a tocarla. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipo de un barco con derecho de paso que se mueve inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 87

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

CASO 88

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

CASO 91

Un barco obligado a mantenerse separado debe mantenerse separado del equipo de otro barco aunque este equipo no esté en su posición normal siempre que haya estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que el equipo haya sido visto y evitado.

CASO 135

Análisis de las decisiones que debe tomar un comité de protestas si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, y el barco con derecho de paso, o un tercer barco, solicita reparación según la regla 61.4(b)(2).

NAVEGAR EL RECORRIDO**CASO 58**

Si una boya u otro objeto especificado en las instrucciones de regata como baliza de límite de la línea de llegada está en el lado posterior a la llegada de la línea de llegada, un barco puede dejarla por cualquier lado.

CASO 90

Cuando el hilo de un barco pasa una baliza por el lado prescrito, no infringe la regla 28.1 si su hilo, al tensarse, también pasa esa baliza por el lado no prescrito.

CASO 106

Cuando el hilo que representa la trayectoria de un barco se encuentra en los lados prescritos de las balizas de llegada o de las balizas de la puerta, no es relevante que, al tensarse, también pase una de esas balizas por el lado no prescrito.

CASO 108

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita efectuar un giro completo de 360°, y puede cumplir su penalización mientras simultáneamente rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada por delante y una trasluchada, si se realiza con prontitud después de que ya no esté tocando la baliza y esté bien separado de otros barcos, y cuando no surja ninguna cuestión de ventaja.

CASO 112

Un barco que comete un error al navegar el recorrido y no lo corrige no infringe la regla 28.1 hasta que termina. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que el primer barco termine, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco termine.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

CASO 145

El hilo de un barco, descrito en la definición «Navegar el Recorrido», cuando se tensa, solo está limitada por las balizas que inician, terminan o delimitan cada tramo del recorrido.

CASO 148

Cuando un barco cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido dos veces, su segundo cruce constituye su llegada si, en todo momento entre su primer y segundo cruce, sus acciones son coherentes con continuar «navegando el recorrido». Un error al navegar el recorrido cometido en una baliza que no sea la de llegada no es un error cometido en la línea de llegada.

OBSTÁCULO

CASO 11

Cuando dos barcos se encuentran comprometidos ante un obstáculo, incluido un obstáculo que sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para que pueda pasar entre él y el obstáculo.

CASO 23

En una empopada, la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor situados delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados de aquel.

CASO 29

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

CASO 30

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones «Obstáculo», «Obstáculo Continuo» y «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan a sotavento de un barco que está más delante en la misma bordada. No hay obligación de pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 117

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

CASO 125

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

OBSTÁCULO CONTINUO

CASO 23

En una empopada, la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor situados delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados de aquel.

CASO 29

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

CASO 30

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones «Obstáculo», «Obstáculo Continuo» y «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan a sotavento de un barco que está más delante en la misma bordada. No hay obligación de pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 117

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

REGLA

CASO 85

Si una regla de regata no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de clase no pueden modificarla. Si una regla de clase intenta modificar dicha regla, esa regla de clase no es válida y no se aplica.

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

PROTESTA

CASO 22

Una protesta por escrito no necesita identificar una regla que el protestante considere que se ha infringido. Si identifica dicha regla, no es relevante para la validez de la protesta que el comité de protesta decida que ha sido una regla diferente la que se ha infringido.

RUMBO DEBIDO

CASO 9

Cuando un barco que navega amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco que navega amurado a babor debe mantenerse separado. No existe ninguna regla que obligue a un barco a navegar un rumbo debido.

CASO 13

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

CASO 14

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

CASO 46

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

CASO 75

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

CASO 118

En la definición «Espacio en Baliza», la frase «espacio para dirigirse a la baliza» significa espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero hasta una posición cercana a, y por el lado prescrito de, la baliza.

CASO 134

El rumbo debido de un barco en cualquier momento depende de las condiciones existentes. Algunas de esas condiciones son la fuerza y dirección del viento, el patrón de rachas y calmas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipo del barco, incluidas las velas que está utilizando.

SALIR

CASO 140

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

TERMINAR

CASO 32

Un participante tiene derecho a consultar exclusivamente el anuncio o las instrucciones de regata escritas para obtener todos los detalles relacionados con el recorrido. Si el comité de regatas desea cambiar la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada para terminar, deberá indicarlo en las instrucciones de regata. Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos en regata gana ni pierde como resultado, una forma adecuada y justa de reparación es puntuar a todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 58

Si una boya u otro objeto especificado en las instrucciones de regata como baliza de límite de la línea de llegada está en el lado posterior a la llegada de la línea de llegada, un barco puede dejarla por cualquier lado.

CASO 82

Cuando una línea de llegada se coloca prácticamente tan alineada con el último tramo que no se puede determinar cuál es la forma correcta de cruzarla para terminar según la definición, un barco puede cruzar la línea en cualquier dirección y su llegada debe registrarse en consecuencia.

CASO 112

Un barco que comete un error al navegar el recorrido y no lo corrige no infringe la regla 28.1 hasta que termina. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que el primer barco termine, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco termine.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en una baliza de llegada. La Regla 32.2(a) permite al comité de regatas situar la embarcación que muestra la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición «Terminar», incluso si al hacerlo deja esa baliza en el lado opuesto al lado en el que se le habría exigido dejarla si no se hubiera acortado el recorrido.

CASO 148

Cuando un barco cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido dos veces, su segundo cruce constituye su llegada si, en todo momento entre su primer y segundo cruce, sus acciones son coherentes con continuar «navegando el recorrido». Un error al navegar el recorrido cometido en una baliza que no sea la de llegada no es un error cometido en la línea de llegada.

PRINCIPIOS BÁSICOS

DEPORTIVIDAD Y LAS REGLAS

CASO 31

Cuando se muestra la señal visual correcta de llamada individual pero no se hace la señal fónica requerida, y cuando un barco llamado que está en posición de oír una señal fónica no ve la señal visual y no regresa, tiene derecho a compensación. Sin embargo, si se da cuenta de que está en el lado del recorrido de la línea, debe regresar y salir correctamente.

CASO 39

Un comité de protestas no está obligado a protestar a un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra, está obligado a retirarse de inmediato. Si no lo hace y luego obstaculiza deliberadamente a otro barco en la regata, comete una infracción de deportividad y de la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

PARTE 1 – REGLAS FUNDAMENTALES

REGLA 1.1, SEGURIDAD: AYUDAR A QUIENES ESTÉN EN PELIGRO

CASO 20

Cuando existe la posibilidad de que un barco se encuentre en peligro, otro barco que preste ayuda tiene derecho a una reparación, incluso si no se le solicitó ayuda o si posteriormente se descubre que no existía peligro alguno.

REGLA 2, NAVEGACIÓN LEAL

CASO 27

Un barco no está obligado a prever que otro barco infringirá una regla. Cuando un barco adquiere el derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a que se le dé espacio para mantenerse separado.

CASO 31

Cuando se muestra la señal visual correcta de llamada individual pero no se hace la señal fónica requerida, y cuando un barco llamado que está en posición de oír una señal fónica no ve la señal visual y no regresa, tiene derecho a compensación. Sin embargo, si se da cuenta de que está en el lado del recorrido de la línea, debe regresar y salir correctamente.

CASO 34

Un comité de protestas no está obligado a protestar a un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

CASO 47

Un barco que deliberadamente da una voz de estribor sabiendo que está amurado a babor no actúa con honestidad e infringe la regla 2.

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra, está obligado a retirarse de inmediato. Si no lo hace y luego obstaculiza deliberadamente a otro barco en la regata, comete una infracción de deportividad y de la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 73

Cuando, deliberadamente, el tripulante de L extiende la mano y toca a W, acción que no podría tener otra intención que la de hacer que W infrinja la regla 11, entonces L infringe la regla 2.

CASO 74

No hay ninguna regla que dicte cómo debe sentarse el timonel o la tripulación de un barco a sotavento. El contacto con un barco a barlovento no infringe la regla 2 a menos que la posición del timonel o de la tripulación se utilice deliberadamente de forma indebida.

CASO 78

En una prueba de flota, ya sea para barcos monotipo o para barcos que compiten bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede usar tácticas que interfieran y obstaculicen claramente el

progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si es protestado bajo la regla 2 por hacerlo, el comité de protestas determine que había una posibilidad razonable de que sus tácticas beneficiaran su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a), si al usar esas tácticas infringe intencionalmente una regla.

CASO 138

En general, la acción de un participante que afecte directamente a la equidad de la competición o que no se penaliza adecuadamente cuando el participante es consciente de haber infringido una regla, debe tomarse en consideración bajo la regla 2. Cualquier acción, incluyendo una infracción grave de la regla 2 o cualquier otra regla, que el comité considere que puede ser un acto de mal comportamiento, debe tomarse en consideración bajo la regla 69.

CASO 141

Interpretación de la expresión «de consideración» en la frase «daños de consideración».

REGLA 4, ACEPTACIÓN DE LAS REGLAS

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

REGLA 5, REGLAS QUE RIGEN A LAS AUTORIDADES ORGANIZADORAS Y A LOS OFICIALES

CASO 44

Un barco no puede protestar a un comité de regatas por infringir una regla. Sin embargo, si intenta hacerlo, su «protesta» puede cumplir los requisitos de una solicitud de reparación, en cuyo caso el comité de protestas la tratará en consecuencia.

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

REGLA 6.1, REGULACIONES DE WORLD SAILING

CASO 143

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

PARTE 2 – CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN

PARTE 2 – PREÁMBULO

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 67

Cuando un barco está en regata y se encuentra con una embarcación que no lo está, ambos están sujetos a las disposiciones administrativas de derecho de paso. Cuando, según esas reglas, el barco en regata está obligado a mantenerse separado pero golpea intencionadamente contra el otro barco, su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 68

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de medición no es válido no da derecho a un barco a solicitar una reparación. Una embarcación que pueda haber infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según las reglas de regata, incluidos sus derechos según las reglas de la Parte 2 y sus derechos a protestar y apelar, incluso si posteriormente es descalificada.

CASO 109

Las reglas *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata solo si una regla en el anuncio de regatas así lo indica, y en ese caso todas las reglas de la Parte 2 son reemplazadas. Una regla *RIPA* o disposición administrativa, que no sea una regla de derecho de paso, puede resultar aplicable incluyéndola en el anuncio de regatas, las instrucciones de regata u otro documento que rija la regata.

SECCIÓN A - DERECHO DE PASO

Regla 10, En Bordadas Opuestas

CASO 9

Cuando un barco que navega amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco que navega amurado a babor debe mantenerse separado. No existe ninguna regla que obligue a un barco a navegar un rumbo debido.

CASO 23

En una empopada, la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor situados delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados de aquel.

CASO 43

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

CASO 50

Cuando un comité de protestas establece que en un incidente babor-estribor, S no alteró su rumbo y que no hubo un temor genuino y razonable de colisión por parte de S, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S sí alteró su rumbo y que había una duda razonable de que P hubiera podido cruzar por proa de S si éste no hubiera alterado su rumbo, entonces P debe ser descalificado.

CASO 75

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

CASO 87

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

CASO 88

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

CASO 99

El hecho de que un barco que debe mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a ser exonerado por infringir una regla de la Parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a «evitar el contacto... si ello es razonablemente posible» y la única forma de hacerlo es una trasluchada catastrófica, no infringe la regla si no lo hace. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse, y lo hace (ya sea por elección o necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 105

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

CASO 123

Si, en el momento en que le resultara claro a un regatista competente, pero no experto, al timón de un barco amurado a estribor que existe un riesgo sustancial de contacto con un barco amurado a babor, pero hay tiempo para que el barco amurado a estribor altere su rumbo lo suficiente para evitar el contacto, infringirá la regla 14(a) si se produce el contacto.

CASO 147

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, comienza su obligación, según la regla 16.1, de dar espacio a un barco que debe mantenerse separado. El barco con derecho de paso puede dar ese espacio alterando de nuevo su rumbo. Si, mientras el barco con derecho de paso está haciendo ese cambio de rumbo adicional, el barco que debe mantenerse separado infringe, sin poderlo evitar, una regla de la Parte 2 Sección A, es exonerado por la regla 43.1(b).

Regla 11, En la misma Bordada, Comprometidos

CASO 7

Cuando, después de haber estado libre a popa, un barco se compromete por sotavento a menos de

dos esloras del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe inicialmente dar espacio al barco de barlovento para que se mantenga separado y no navegará más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 12

A la hora de determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1), es irrelevante que los barcos sigan rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 13

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

CASO 14

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

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de acuerdo con el buen hacer marinero, no se le ha dado el espacio requerido por la regla 15

CASO 25

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones «Obstáculo», «Obstáculo Continuo» y «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan a sotavento de un barco que está más delante en la misma bordada. No hay obligación de pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 46

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

CASO 51

Un comité de protestas debe establecer que los barcos fueron exonerados en el momento del incidente cuando se vieron obligados a infringir una regla como resultado de la infracción de una regla por parte de otro barco.

CASO 53

Un barco libre a proa no necesita realizar ninguna acción para mantenerse separado antes de que se le comprometan por sotavento desde libre a popa.

CASO 73

Cuando, deliberadamente, el tripulante de L extiende la mano y toca a W, acción que no podría tener otra intención que la de hacer que W infrinja la regla 11, entonces L infringe la regla 2.

CASO 74

No hay ninguna regla que dicte cómo debe sentarse el timonel o la tripulación de un barco a sotavento. El contacto con un barco a barlovento no infringe la regla 2 a menos que la posición del timonel o de la tripulación se utilice deliberadamente de forma indebida.

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco a sotavento orza, el barco a barlovento queda exonerado por la regla 43.1(b) si infringe la regla 11 mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 16.1.

Regla 12, En la misma Bordada, No Comprometidos

CASO 2

Este caso se refiere a una situación con dos barcos en una baliza en la que un barco libre a popa alcanza la zona antes que un barco libre a proa. En esa situación, el barco libre a proa está obligado, según la regla 18.2(a)(2), a dar espacio en baliza al barco libre a popa.

CASO 15

Al virar para rodear una baliza, un barco que navega libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco que navega libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y, por lo tanto, impedir que el otro vire por adelante.

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de acuerdo con el buen hacer marinero, no se le ha dado el espacio requerido por la regla 15.

CASO 30

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones «Obstáculo», «Obstáculo Continuo» y «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan a sotavento de un barco que está más delante en la misma bordada. No hay obligación de pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 77

El contacto con una baliza por parte del equipo de un barco equivale a tocarla. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipo de un barco con derecho de paso que se mueve inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 91

Un barco obligado a mantenerse separado debe mantenerse separado del equipo de otro barco aunque este equipo no esté en su posición normal siempre que haya estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que el equipo haya sido visto y evitado.

Regla 13, Virando por Avante

CASO 15

Al virar para rodear una baliza, un barco que navega libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco que navega libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y, por lo tanto, impedir que el otro vire por avante.

CASO 17

Un barco ya no queda sujeto a la regla 13 cuando esté en un rumbo de ceñida, independientemente de su movimiento en el agua o del cazado de sus velas.

CASO 27

Un barco no está obligado a prever que otro barco infringirá una regla. Cuando un barco adquiere el derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a que se le dé espacio para mantenerse separado.

SECCIÓN B – LIMITACIONES GENERALES

Regla 14, Evitar Contactos

CASO 2

Este caso se refiere a una situación con dos barcos en una baliza en la que un barco libre a popa alcanza la zona antes que un barco libre a proa. En esa situación, el barco libre a proa está obligado, según la regla 18.2(a)(2), a dar espacio en baliza al barco libre a popa.

CASO 7

Cuando, después de haber estado libre a popa, un barco se compromete por sotavento a menos de dos esloras del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe inicialmente dar espacio al barco de barlovento para que se mantenga separado y no navegará más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 11

Cuando dos barcos se encuentran comprometidos ante un obstáculo, incluido un obstáculo que sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para que pueda pasar entre él y el obstáculo.

CASO 12

A la hora de determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1), es irrelevante que los barcos sigan rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 13

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

CASO 14

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco a sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco a barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el

mismo tramo que navegan cerca uno del otro pueden tener rumbos debidos diferentes.

CASO 23

En una empopada, la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor situados delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados de aquel.

CASO 25

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no está obligado a actuar para evitar una colisión hasta que sea evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso hubiera podido evitar la colisión y ésta hubiera causado daños, deberá ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 27

Un barco no está obligado a prever que otro barco infringirá una regla. Cuando un barco adquiere el derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a que se le dé espacio para mantenerse separado.

CASO 30

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

CASO 43

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

CASO 49

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 50

Cuando un comité de protestas establece que en un incidente babor-estribor, S no alteró su rumbo y que no hubo un temor genuino y razonable de colisión por parte de S, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S sí alteró su rumbo y que había una duda razonable de que P hubiera podido cruzar por proa de S si éste no hubiera alterado su rumbo, entonces P debe ser descalificado.

CASO 75

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

amurado a babor no lo aprovecha rápidamente.

CASO 77

El contacto con una baliza por parte del equipo de un barco equivale a tocarla. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipo de un barco con derecho de paso que se mueve inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2) pasa más allá de proa al viento, la regla 18.2(a)(2) deja de aplicarse y debe cumplir con la regla aplicable de la Sección A.

CASO 87

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

CASO 88

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

CASO 91

Un barco obligado a mantenerse separado debe mantenerse separado del equipo de otro barco aunque este equipo no esté en su posición normal siempre que haya estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que el equipo haya sido visto y evitado.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que debe mantenerse separado solo está obligado a actuar en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento; no está obligado a anticipar lo que el barco con derecho de paso podría hacer posteriormente.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de comprometerse a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita a este otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero es exonerado.

CASO 99

El hecho de que un barco que debe mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a ser exonerado por infringir una regla de la Parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a «evitar el contacto... si ello es razonablemente posible» y la única forma de hacerlo es una trasluchada catastrófica, no infringe la regla si no lo hace. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse, y lo hace (ya sea por elección o necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 105

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

CASO 107

Durante la secuencia de salida, un barco que no está vigilante puede que por esa razón no haga todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Dar voces es una forma en que una embarcación puede «actuar para evitar un contacto». Cuando el incumplimiento de una regla de la Parte 2 por parte

de un barco causa daños graves y seguidamente éste se retira, ha asumido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por ese incumplimiento.

CASO 114

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

CASO 123

Si, en el momento en que le resultara claro a un regatista competente, pero no experto, al timón de un barco amurado a estribor que existe un riesgo sustancial de contacto con un barco amurado a babor, pero hay tiempo para que el barco amurado a estribor altere su rumbo lo suficiente para evitar el contacto, infringirá la regla 14(a) si se produce el contacto.

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

CASO 2

Este caso se refiere a una situación con dos barcos en una baliza en la que un barco libre a popa alcanza la zona antes que un barco libre a proa. En esa situación, el barco libre a proa está obligado, según la regla 18.2(a)(2), a dar espacio en baliza al barco libre a popa.

CASO 7

Cuando, después de haber estado libre a popa, un barco se compromete por sotavento a menos de dos esloras del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe inicialmente dar espacio al barco de barlovento para que se mantenga separado y no navegará más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

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

CASO 27

Un barco no está obligado a prever que otro barco infringirá una regla. Cuando un barco adquiere el derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a que se le dé espacio para mantenerse separado.

CASO 53

Un barco libre a proa no necesita realizar ninguna acción para mantenerse separado antes de que se le comprometan por sotavento desde libre a popa.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2) pasa más allá de proa al viento, la regla 18.2(a)(2) deja de aplicarse y debe cumplir con la regla aplicable de la Sección A.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de comprometerse a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita a este otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero es exonerado.

CASO 105

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

CASO 117

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

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

CASO 6

Un barco amurado a estribor y que vira por adelante después de que un barco amurado a babor haya arribado para pasar por la popa de aquel no incumple necesariamente una regla.

CASO 7

Cuando, después de haber estado libre a popa, un barco se compromete por sotavento a menos de dos esloras del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe inicialmente dar espacio al barco de barlovento para que se mantenga separado y no navegará más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

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

CASO 14

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

CASO 25

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no está obligado a actuar para evitar una colisión hasta que sea evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso hubiera podido evitar la colisión y ésta hubiera causado daños, deberá ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 46

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

CASO 52

La regla 16.1 no restringe el rumbo de un barco que debe mantenerse separado. Maniobrar para alejar

a otro barco de la línea de salida no infringe necesariamente esta regla.

CASO 75

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

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que debe mantenerse separado solo está obligado a actuar en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento; no está obligado a anticipar lo que el barco con derecho de paso podría hacer posteriormente.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de comprometerse a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita a este otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero es exonerado.

CASO 105

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

CASO 114

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

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco a sotavento orza, el barco a barlovento queda exonerado por la regla 43.1(b) si infringe la regla 11 mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 16.1.

CASO 147

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, comienza su obligación, según la regla 16.1, de dar espacio a un barco que debe mantenerse separado. El barco con derecho de paso puede dar ese espacio alterando de nuevo su rumbo. Si, mientras el barco con derecho de paso está haciendo ese cambio de rumbo adicional, el barco que debe mantenerse separado infringe, sin poderlo evitar, una regla de la Parte 2 Sección A, es exonerado por la regla 43.1(b).

Regla 16.2, Alterar el Rumbo

CASO 6

Un barco amurado a estribor y que vira por delante después de que un barco amurado a babor haya arribado para pasar por la popa de aquel no incumple necesariamente una regla.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que debe mantenerse separado solo

está obligado a actuar en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento; no está obligado a anticipar lo que el barco con derecho de paso podría hacer posteriormente.

CASO 132

Interpretación de la expresión «barloventeando».

Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido

CASO 7

Cuando, después de haber estado libre a popa, un barco se compromete por sotavento a menos de dos esloras del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe inicialmente dar espacio al barco de barlovento para que se mantenga separado y no navegará más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

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

CASO 14

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

CASO 46

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

CASO 134

El rumbo debido de un barco en cualquier momento depende de las condiciones existentes. Algunas de esas condiciones son la fuerza y dirección del viento, el patrón de rachas y calmas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipo del barco, incluidas las velas que está utilizando.

SECCIÓN C – EN BALIZAS Y OBSTÁCULOS

Parte 2, Sección C, Preámbulo

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco a sotavento orza, el barco a barlovento queda exonerado por la regla 43.1(b) si infringe la regla 11 mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 16.1.

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

CASO 9

Cuando un barco que navega amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento,

un barco que navega amurado a babor debe mantenerse separado. No existe ninguna regla que obligue a un barco a navegar un rumbo debido.

CASO 12

A la hora de determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1), es irrelevante que los barcos sigan rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 15

Al virar para rodear una baliza, un barco que navega libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco que navega libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y, por lo tanto, impedir que el otro vire por adelante.

CASO 25

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no está obligado a actuar para evitar una colisión hasta que sea evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso hubiera podido evitar la colisión y ésta hubiera causado daños, deberá ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2) pasa más allá de proa al viento, la regla 18.2(a)(2) deja de aplicarse y debe cumplir con la regla aplicable de la Sección A.

CASO 132

Interpretación de la expresión «barloventeando».

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

CASO 2

Este caso se refiere a una situación con dos barcos en una baliza en la que un barco libre a popa alcanza la zona antes que un barco libre a proa. En esa situación, el barco libre a proa está obligado, según la regla 18.2(a)(2), a dar espacio en baliza al barco libre a popa.

CASO 12

A la hora de determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1), es irrelevante que los barcos sigan rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 15

Al virar para rodear una baliza, un barco que navega libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco que navega libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y, por lo tanto, impedir que el otro vire por adelante.

CASO 25

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 59

Cuando un barco llega al través de una baliza pero está fuera de la zona, y cuando su alteración de rumbo hacia la baliza hace que un barco que está en la zona y que antes estaba libre a popa quede comprometido por el interior de aquel, la regla 18.2(a)(2) le exige que dé espacio en baliza a ese barco, independientemente de si su distancia a la baliza fue causada por dar espacio en baliza a otros barcos comprometidos por su interior.

CASO 63

En una baliza, cuando un barco encuentra un espacio al que no tenía derecho, puede, a su riesgo y ventura, aprovechar tal espacio.

CASO 75

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

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2) pasa más allá de proa al viento, la regla 18.2(a)(2) deja de aplicarse y debe cumplir con la regla aplicable de la Sección A.

CASO 85

Si una regla de regata no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de clase no pueden modificarla. Si una regla de clase intenta modificar dicha regla, esa regla de clase no es válida y no se aplica.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están barloventeando y están sujetos a la regla 18.2(a)(1), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos pasa más allá de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, es exonerado por su infracción de la regla 31.

CASO 114

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

CASO 118

En la definición «Espacio en Baliza», la frase «espacio para dirigirse a la baliza» significa espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero hasta una posición cercana a, y por el lado prescrito de, la baliza.

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

CASO 15

Al virar para rodear una baliza, un barco que navega libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco que navega libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y, por lo tanto, impedir que el otro vire por adelante.

CASO 81

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2) pasa más allá de proa al viento, la regla 18.2(a)(2) deja de aplicarse y debe cumplir con la regla aplicable de la Sección A.

Regla 18.3, Espacio en Baliza: Virando por Avante en la Zona

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de comprometerse a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita a este otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero es exonerado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están barloventeando y están sujetos a la regla 18.2(a)(1), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos pasa más allá de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, es exonerado por su infracción de la regla 31.

Regla 18.4, Espacio en Baliza: Trasluchar dentro de la Zona

CASO 75

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

Regla 19, Espacio para Pasar un Obstáculo

CASO 23

En una empopada, la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor situados delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados de aquel.

CASO 30

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la

colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

CASO 150

Una interpretación de los términos «en», «interior/exterior» y «compromiso» tal como se utilizan en la regla 19.

Regla 19.2, Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor, que solicita espacio para virar por avante cuando se enfrenta a un barco amurado a estribor, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o de proporcionar espacio de alguna otra forma.

CASO 11

Cuando dos barcos se encuentran comprometidos ante un obstáculo, incluido un obstáculo que sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para que pueda pasar entre él y el obstáculo.

CASO 29

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

CASO 33

Cuando un barco que se aproxima a un obstáculo da una voz de «espacio para virar», pero lo hace antes del momento en que necesita comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de forma segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, incluso si la petición infringe la regla 20.1(a), el barco al que se le da la voz debe responder. Un barco comprometido por el interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo según la regla 19.2(b) aunque haya virado a la posición de compromiso interior.

CASO 41

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones «Obstáculo», «Obstáculo Continuo» y «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan a sotavento de un barco que está más delante en la misma bordada. No hay obligación de pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 43

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

CASO 49

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 117

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

CASO 124

En cualquier momento mientras dos barcos se aproximan a un obstáculo, el barco con derecho de paso en ese momento puede elegir pasar el obstáculo por cualquiera de los lados, siempre que pueda cumplir con las reglas aplicables.

CASO 125

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

Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor, que solicita espacio para virar por avante cuando se enfrenta a un barco amurado a estribor, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o de proporcionar espacio de alguna otra forma.

CASO 10

Si un barco da una voz de «espacio para virar» cuando no se está acercando a un obstáculo ni navegando en ceñida o más al viento, infringe la regla 20.1. El barco llamado está obligado a responder aunque la voz infrinja la regla 20.1.

CASO 11

Cuando dos barcos se encuentran comprometidos ante un obstáculo, incluido un obstáculo que sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para que pueda pasar entre él y el obstáculo.

CASO 33

Cuando un barco que se aproxima a un obstáculo da una voz de «espacio para virar», pero lo hace antes del momento en que necesita comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de forma segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, incluso si la petición infringe la regla 20.1(a), el barco al que se le da la voz debe responder. Un barco comprometido por el interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo según la regla 19.2(b) aunque haya virado a la posición de compromiso interior.

CASO 35

Cuando un barco da una voz de «Espacio para virar» ante un obstáculo y el barco llamado responde «Vira», y el barco que da la voz es, a continuación, capaz de virar por avante y evitar al barco llamado de acuerdo con el buen hacer marinero, el barco llamado ha cumplido con la regla 20.2(c).

CASO 54

Interpretación de las exigencias de la regla 20 sobre voces y señales y cuando hacerlas.

CASO 101

Cuando un barco con derecho de paso debe dar espacio a otro barco para una maniobra, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Cuando, en respuesta a su voz pidiendo «Espacio para virar» al acercarse a una obstrucción, un barco recibe la voz de «Vira», y cuando lo hace y a continuación puede virar de nuevo para mantenerse separado de acuerdo con el buen hacer marino, el otro barco ha dado el espacio requerido.

CASO 113

Una explicación acerca de la aplicación de la regla 20 cuando tres barcos que navegan de ceñida en la misma bordada se acercan a un obstáculo y el barco más a sotavento grita «Espacio para virar», pero no puede virar a menos que ambos barcos a barlovento de él viren.

SECCIÓN D – OTRAS REGLAS

Regla 21, Errores de Salida; Haciendo una Penalización; Colocando una Vela a la Contra

CASO 149

Un barco que, después de separarse claramente, realiza giros de penalización y los interrumpe solo el tiempo necesario para cumplir con la regla 21.2, ha realizado sus giros de penalización «con prontitud». Cuando un barco interfiere con otro que se está penalizando, infringe la regla 23.2 si no navegaba en su rumbo debido en ese momento.

Regla 22, Volcado, Fondeado o Varado; En Salvamento

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una regata sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 ni la regla 45 si, al recoger el cabo del ancla para recuperarla, vuelve a la posición que tenía en el momento en que se echó el ancla. Sin embargo, si al recoger el cabo del ancla se desplaza claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

Regla 23, Interferir con Otro Barco

CASO 49

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 126

A efectos de determinar si la regla 23.2 se aplica a un incidente, un barco navega en el tramo que es coherente con su recorrido inmediatamente antes del incidente y sus razones para navegar en ese recorrido.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 2 – CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN	
---	---	--

CASO 149

Un barco que, después de separarse claramente, realiza giros de penalización y los interrumpe solo el tiempo necesario para cumplir con la regla 21.2, ha realizado sus giros de penalización «con prontitud». Cuando un barco interfiere con otro que se está penalizando, infringe la regla 23.2 si no navegaba en su rumbo debido en ese momento.

PARTE 3 – DIRECCIÓN DE UNA REGATA

Regla 26, Sistemas de Salida

CASO 31

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

Regla 28, Navegar el recorrido

CASO 148

Cuando un barco cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido dos veces, su segundo cruce constituye su llegada si, en todo momento entre su primer y segundo cruce, sus acciones son coherentes con continuar «navegando el recorrido». Un error al navegar el recorrido cometido en una baliza que no sea la de llegada no es un error cometido en la línea de llegada.

Regla 28.1, Navegar el recorrido

CASO 28

Cuando un barco infringe una regla y, como resultado, provoca que otro toque una baliza, el otro barco queda exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado, por cualquier motivo, no exime a un barco de su obligación de salir. Un comité de regatas solo podrá anular la prueba en virtud de la regla 32.1(c) cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente a la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 58

Si una boya u otro objeto especificado en las instrucciones de regata como baliza de límite de la línea de llegada está en el lado posterior a la llegada de la línea de llegada, un barco puede dejarla por cualquier lado.

CASO 90

Cuando el hilo de un barco pasa una baliza por el lado prescrito, no infringe la regla 28.1 si su hilo, al tensarse, también pasa esa baliza por el lado no prescrito.

CASO 106

Cuando el hilo que representa la trayectoria de un barco se encuentra en los lados prescritos de las balizas de llegada o de las balizas de la puerta, no es relevante que, al tensarse, también pase una de esas balizas por el lado no prescrito.

CASO 108

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita efectuar un giro completo de 360°, y puede cumplir su penalización mientras simultáneamente rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada por adelante y una trasluchada, si se realiza con prontitud.

después de que ya no esté tocando la baliza y esté bien separado de otros barcos, y cuando no surja ninguna cuestión de ventaja.

CASO 112

Un barco que comete un error al navegar el recorrido y no lo corrige no infringe la regla 28.1 hasta que termina. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que el primer barco termine, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco termine.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en una baliza de llegada. La Regla 32.2(a) permite al comité de regatas situar la embarcación que muestra la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición «Terminar», incluso si al hacerlo deja esa baliza en el lado opuesto al lado en el que se le habría exigido dejarla si no se hubiera acortado el recorrido.

CASO 145

El hilo de un barco, descrito en la definición «Navegar el Recorrido», cuando se tensa, solo está limitado por las balizas que inician, terminan o delimitan cada tramo del recorrido.

Regla 29.1, Llamadas: Llamada Individual

CASO 31

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

CASO 79

Cuando un barco no tiene motivos para saber que parte de su casco cruzó la línea de salida antes de tiempo y el comité de regatas no señala la «llamada individual» con prontitud, pero lo puntúa como OCS, esto es un error que empeora significativamente la puntuación del barco sin ninguna culpa por su parte, y por lo tanto le da derecho a una reparación.

CASO 136

Al determinar los hechos, un comité de protestas se registrará por el valor probatorio de las pruebas. En general, un miembro del comité de regatas que visa la línea de salida está en mejor posición que cualquier barco participante para decidir si un barco estaba por encima de la línea en la señal de salida y, si es así, si regresó al lado de pre-salida y salió.

Regla 30.2, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Z

CASO 111

Si un barco infringe la regla 30.2 o la regla 30.4 durante una secuencia de salida que culmina en una llamada general después de la señal de salida, el comité de regatas está obligado a penalizarlo incluso si la regata se había aplazado antes de esa secuencia de salida o si, durante una secuencia de salida posterior, se señaló un aplazamiento antes de la señal de salida.

Regla 30.3, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera U

CASO 140

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

Regla 30.4, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Negra

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra, está obligado a retirarse de inmediato. Si no lo hace y luego obstaculiza deliberadamente a otro barco en la regata, comete una infracción de deportividad y de la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 96

Cuando, después de una llamada general, un barco se entera, al ver mostrado su número de vela, que ha sido descalificado por el comité de regatas según la segunda frase de la regla 30.4 y cree que el comité de regatas ha cometido un error, su única opción es no salir y luego solicitar una reparación. Sin embargo, si el comité de regatas no muestra su número de vela y navega en la prueba en la que se ha vuelto a dar la salida, debería ser puntuado como BFD y no como DNE.

CASO 111

Si un barco infringe la regla 30.2 o la regla 30.4 durante una secuencia de salida que culmina en una llamada general después de la señal de salida, el comité de regatas está obligado a penalizarlo incluso si la regata se había aplazado antes de esa secuencia de salida o si, durante una secuencia de salida posterior, se señaló un aplazamiento antes de la señal de salida.

CASO 140

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

Regla 31, Tocar una Baliza

CASO 77

El contacto con una baliza por parte del equipo de un barco equivale a tocarla. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipo de un barco con derecho de paso que se mueve inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 108

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita efectuar un giro completo de 360°, y

puede cumplir su penalización mientras simultáneamente rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada por avance y una trasluchada, si se realiza con prontitud después de que ya no esté tocando la baliza y esté bien separado de otros barcos, y cuando no surja ninguna cuestión de ventaja.

CASO 114

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

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

Regla 32, Acortar o Anular Después de la Salida

CASO 28

Cuando un barco infringe una regla y, como resultado, provoca que otro toque una baliza, el otro barco queda exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado, por cualquier motivo, no exime a un barco de su obligación de salir. Un comité de regatas solo podrá anular la prueba en virtud de la regla 32.1(c) cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente a la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 37

Cada prueba de una regata es una prueba independiente. En una regata multiclase, la anulación puede resultar adecuada para algunas clases, pero no para todas.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en una baliza de llegada. La Regla 32.2(a) permite al comité de regatas situar la embarcación que muestra la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición «Terminar», incluso si al hacerlo deja esa baliza en el lado opuesto al lado en el que se le habría exigido dejarla si no se hubiera acortado el recorrido.

Regla 32, Pruebas que se Vuelven a Empezar o que se Repiten

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 141

Interpretación de la expresión «de consideración» en la frase «daños de consideración».

PARTE 4 – OTROS REQUISITOS MIENTRAS SE ESTÁ EN REGATA

Regla 41, Ayuda Externa

CASO 78

En una prueba de flota, ya sea para barcos monotipo o para barcos que compiten bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede usar tácticas que interfieran y obstaculicen claramente el progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si es protestado bajo la regla 2 por hacerlo, el comité de protestas determine que había una posibilidad razonable de que sus tácticas beneficiaran su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a), si al usar esas tácticas infringe intencionalmente una regla.

CASO 100

Cuando un barco pide y recibe asesoramiento táctico de regata, recibe ayuda externa, incluso si lo pide y lo recibe en un canal de radio público.

CASO 120

La «información gratuita y disponible» en la regla 41(c) es aquella que está disponible gratuitamente y que puede ser obtenida fácilmente por todos los barcos participantes en una prueba. La regla 41(c) es una regla que puede ser modificada para una regata siempre que se siga el procedimiento establecido en las reglas.

Regla 42.1, Propulsión: Regla Básica

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una regata sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 ni la regla 45 si, al recoger el cabo del ancla para recuperarla, vuelve a la posición que tenía en el momento en que se echó el ancla. Sin embargo, si al recoger el cabo del ancla se desplaza claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

CASO 8

Los movimientos repetidos del timón para posicionar un barco con el fin de ganar velocidad en cada una de las olas generadas por una embarcación que pasa no se consideran remadas, a menos que sean enérgicas, y el aumento de velocidad sea el resultado de un uso permitido del agua para aumentar la velocidad.

CASO 69

La inercia de un barco después de su señal de preparación, que es el resultado de ser propulsado por su motor antes de la señal, no infringe la regla 42.1.

Regla 42.2(d), Propulsión: Acciones Prohibidas

CASO 8

Los movimientos repetidos del timón para posicionar un barco con el fin de ganar velocidad en cada una de las olas generadas por una embarcación que pasa no se consideran remadas, a menos que sean enérgicas, y el aumento de velocidad sea el resultado de un uso permitido del agua para aumentar la

velocidad.

Regla 43, Exoneración

CASO 11

Cuando dos barcos se encuentran comprometidos ante un obstáculo, incluido un obstáculo que sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para que pueda pasar entre él y el obstáculo.

CASO 12

A la hora de determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1), es irrelevante que los barcos sigan rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.

CASO 25

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 27

Un barco no está obligado a prever que otro barco infringirá una regla. Cuando un barco adquiere el derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a que se le dé espacio para mantenerse separado.

CASO 30

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

Regla 43.1(a), Exoneración

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor, que solicita espacio para virar por avante cuando se enfrenta a un barco amurado a estribor, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o de proporcionar espacio de alguna otra forma.

CASO 28

Cuando un barco infringe una regla y, como resultado, provoca que otro toque una baliza, el otro barco queda exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado, por cualquier motivo, no exime a un barco de su obligación de salir. Un comité de regatas solo podrá anular la prueba en virtud de la regla 32.1(c) cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente a la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 51

Un comité de protestas debe establecer que los barcos fueron exonerados en el momento del

incidente cuando se vieron obligados a infringir una regla como resultado de la infracción de una regla por parte de otro barco.

CASO 140

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

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco a sotavento orza, el barco a barlovento queda exonerado por la regla 43.1(b) si infringe la regla 11 mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 16.1.

Regla 43.1(b), Exoneración

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de acuerdo con el buen hacer marinero, no se le ha dado el espacio requerido por la regla 15.

CASO 49

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 63

At a mark, when space is made available to a boat that is not entitled to it, she may, at her own risk, take advantage of the space.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de comprometerse a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita a este otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero es exonerado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están barloventeando y están sujetos a la regla 18.2(a)(1), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos pasa más allá de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, es exonerado por su infracción de la regla 31.

CASO 124

En cualquier momento mientras dos barcos se aproximan a un obstáculo, el barco con derecho de paso en ese momento puede elegir pasar el obstáculo por cualquiera de los lados, siempre que pueda cumplir con las reglas aplicables.

CASO 125

Cuando un barco comprometido por el exterior está obligado a dejar espacio a uno o más barcos

interiores para pasar un obstáculo, el espacio que ceda debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2.

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco a sotavento orza, el barco a barlovento queda exonerado por la regla 43.1(b) si infringe la regla 11 mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 16.1.

CASO 147

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, comienza su obligación, según la regla 16.1, de dar espacio a un barco que debe mantenerse separado. El barco con derecho de paso puede dar ese espacio alterando de nuevo su rumbo. Si, mientras el barco con derecho de paso está haciendo ese cambio de rumbo adicional, el barco que debe mantenerse separado infringe, sin poderlo evitar, una regla de la Parte 2 Sección A, es exonerado por la regla 43.1(b).

Regla 43.1(c), Exoneración

CASO 2

Este caso se refiere a una situación con dos barcos en una baliza en la que un barco libre a popa alcanza la zona antes que un barco libre a proa. En esa situación, el barco libre a proa está obligado, según la regla 18.2(a)(2), a dar espacio en baliza al barco libre a popa.

CASO 7

Cuando, después de haber estado libre a popa, un barco se compromete por sotavento a menos de dos esloras del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe inicialmente dar espacio al barco de barlovento para que se mantenga separado y no navegará más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

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

CASO 14

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

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 26

Un barco con derecho de paso no está obligado a actuar para evitar una colisión hasta que sea evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso hubiera podido evitar la colisión y ésta hubiera causado daños, deberá ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 49

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos

los barcos involucrados.

CASO 91

Un barco obligado a mantenerse separado debe mantenerse separado del equipo de otro barco aunque este equipo no esté en su posición normal siempre que haya estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que el equipo haya sido visto y evitado.

CASO 125

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

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

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 99

El hecho de que un barco que debe mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a ser exonerado por infringir una regla de la Parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a «evitar el contacto... si ello es razonablemente posible» y la única forma de hacerlo es una trasluchada catastrófica, no infringe la regla si no lo hace. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse, y lo hace (ya sea por elección o necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 107

Durante la secuencia de salida, un barco que no está vigilante puede que por esa razón no haga todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Dar voces es una forma en que una embarcación puede «actuar para evitar un contacto». Cuando el incumplimiento de una regla de la Parte 2 por parte de un barco causa daños graves y seguidamente éste se retira, ha asumido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por ese incumplimiento.

CASO 108

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita efectuar un giro completo de 360°, y puede cumplir su penalización mientras simultáneamente rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada por delante y una trasluchada, si se realiza con prontitud después de que ya no esté tocando la baliza y esté bien separado de otros barcos, y cuando no surja ninguna cuestión de ventaja.

CASO 135

Análisis de las decisiones que debe tomar un comité de protestas si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, y el barco con derecho de paso, o un tercer barco, solicita reparación según la regla 61.4(b)(2).

CASO 141

Interpretación de la expresión «de consideración» en la frase «daños de consideración».

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

CASO 108

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita efectuar un giro completo de 360°, y puede cumplir su penalización mientras simultáneamente rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada por delante y una trasluchada, si se realiza con prontitud después de que ya no esté tocando la baliza y esté bien separado de otros barcos, y cuando no surja ninguna cuestión de ventaja.

CASO 149

Un barco que, después de separarse claramente, realiza giros de penalización y los interrumpe solo el tiempo necesario para cumplir con la regla 21.2, ha realizado sus giros de penalización «con prontitud». Cuando un barco interfiere con otro que se está penalizando, infringe la regla 23.2 si no navegaba en su rumbo debido en ese momento.

Regla 45, Sacar a Tierra; Amarrar; Fondear

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una regata sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 ni la regla 45 si, al recoger el cabo del ancla para recuperarla, vuelve a la posición que tenía en el momento en que se echó el ancla. Sin embargo, si al recoger el cabo del ancla se desplaza claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

Regla 46, Responsable

CASO 40

A menos que se indique específicamente lo contrario en las reglas de la clase, el anuncio o las instrucciones de regata, el propietario u otra persona responsable de un barco es libre de decidir quién la timonea en una prueba, siempre que no se infrinja la regla 46.

Regla 49, Posición de los Tripulantes; Guardamancebos

CASO 4

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

CASO 36

Posicionamiento de los miembros de la tripulación en relación con los guardamancebos.

CASO 83

No está permitido que un tripulante ajuste las velas repetidamente con su torso posicionado por fuera de los guardamancebos

Regla 50.1(a), Vestimenta y Equipo de un Participante

CASO 89

Salvo en un windsurf o en un kitesurf, un participante no podrá tener puesto ni sujetar a su persona de cualquier otra forma un recipiente para beber.

Regla 55.3, Envergado y Cazado de Velas; Cazado de Velas

CASO 4

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

CASO 97

Se permite el uso de un arbotante de braza conectado a la braza de spinnaker.

Regla 56, Señales de Niebla y Luces; Dispositivos de Separación de Tráfico; Dispositivos de Seguimiento

CASO 109

Las reglas del *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata solo si una regla en el anuncio de regatas así lo indica, y en ese caso todas las reglas de la Parte 2 son reemplazadas. Una regla *RIPA* o disposición administrativa, que no sea una regla de derecho de paso, puede resultar aplicable incluyéndola en el anuncio de regatas, las instrucciones de regata u otro documento que rija la regata.

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

SECCIÓN A – PROTESTAS; REPARACIONES; PERSONAS DE APOYO

Regla 60.1, Protestas; Derecho a Protestar

CASO 1

Un barco que infringe una regla mientras está en regata pero continúa compitiendo puede protestar por un incidente posterior, aunque después de la regata sea descalificado por su infracción.

CASO 39

Un comité de protestas no está obligado a protestar a un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

CASO 57

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

Regla 60.2(a), Protestas; Intención de Protestar

CASO 72

Debate acerca de la expresión «bandera».

CASO 85

Si una regla de regata no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de clase no pueden modificarla. Si una regla de clase intenta modificar dicha regla, esa regla de clase no es válida y no se aplica.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

Regla 60.2(b), Protestas; Intención de Protestar

CASO 112

Un barco que comete un error al navegar el recorrido y no lo corrige no infringe la regla 28.1 hasta que termina. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que el primer barco termine, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco termine.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES	
---	---	--

CASO 148

Cuando un barco cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido dos veces, su segundo cruce constituye su llegada si, en todo momento entre su primer y segundo cruce, sus acciones son coherentes con continuar «navegando el recorrido». Un error al navegar el recorrido cometido en una baliza que no sea la de llegada no es un error cometido en la línea de llegada.

Regla 60.2(c), Protestas; Intención de Protestar

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 141

Interpretación de la expresión «de consideración» en la frase «daños de consideración».

Regla 60.3(a), Protestas; Presentación de una Protesta

CASO 22

Una protesta por escrito no necesita identificar una regla que el protestante considere que se ha infringido. Si identifica dicha regla, no es relevante para la validez de la protesta que el comité de protesta decida que ha sido una regla diferente la que se ha infringido.

Regla 60.4(a), Protestas; Validez de una Protesta

CASO 22

Una protesta por escrito no necesita identificar una regla que el protestante considere que se ha infringido. Si identifica dicha regla, no es relevante para la validez de la protesta que el comité de protesta decida que ha sido una regla diferente la que se ha infringido.

Regla 60.5(a), Protestas; Decisiones de las Protestas

CASO 1

Un barco que infringe una regla mientras está en regata pero continúa compitiendo puede protestar por un incidente posterior, aunque después de la regata sea descalificado por su infracción.

Regla 60.4(c), Protestas; Validez de una Protesta

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 141

Interpretación de la expresión «de consideración» en la frase «daños de consideración».

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES	
---	---	--

Regla 60.5(c), Protestas; Decisiones de las Protestas

CASO 1

Un barco que infringe una regla mientras está en regata pero continúa compitiendo puede protestar por un incidente posterior, aunque después de la regata sea descalificado por su infracción.

CASO 22

Una protesta por escrito no necesita identificar una regla que el protestante considere que se ha infringido. Si identifica dicha regla, no es relevante para la validez de la protesta que el comité de protesta decida que ha sido una regla diferente la que se ha infringido.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no está obligado a actuar para evitar una colisión hasta que sea evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso hubiera podido evitar la colisión y ésta hubiera causado daños, deberá ser penalizado por infringir la regla 14.

CASO 99

El hecho de que un barco que debe mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a ser exonerado por infringir una regla de la Parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a «evitar el contacto... si ello es razonablemente posible» y la única forma de hacerlo es una trasluchada catastrófica, no infringe la regla si no lo hace. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse, y lo hace (ya sea por elección o necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 107

Durante la secuencia de salida, un barco que no está vigilante puede que por esa razón no haga todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Dar voces es una forma en que una embarcación puede «actuar para evitar un contacto». Cuando el incumplimiento de una regla de la Parte 2 por parte de un barco causa daños graves y seguidamente éste se retira, ha asumido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por ese incumplimiento.

Regla 60.5(d), Protestas; Decisiones de las Protestas

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

Regla 61.2, Reparaciones; Solicitud de Reparación

CASO 44

Un barco no puede protestar a un comité de regatas por infringir una regla. Sin embargo, si intenta hacerlo, su «protesta» puede cumplir los requisitos de una solicitud de reparación, en cuyo caso el comité de protestas la tratará en consecuencia.

CASO 102

Cuando un barco solicita reparación por un incidente que, según afirma, afectó su puntuación en una prueba y, por lo tanto, en una serie, el tiempo límite para presentar la solicitud es el tiempo límite de

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES	
---	---	--

la prueba, en lugar de un tiempo límite basado en la publicación de los resultados de la regata.

Regla 61.4(b), Reparaciones; Decisiones sobre Reparaciones

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 20

Cuando existe la posibilidad de que un barco se encuentre en peligro, otro barco que preste ayuda tiene derecho a una reparación, incluso si no se le solicitó ayuda o si posteriormente se descubre que no existía peligro alguno.

CASO 31

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

CASO 34

Obstaculizar a otro barco puede ser una infracción de la regla 2 y la base para conceder una reparación y para una acción según la regla 69.2.

CASO 37

Cada prueba de una regata es una prueba independiente. En una regata multiclase, la anulación puede resultar adecuada para algunas clases, pero no para todas.

CASO 44

Un barco no puede protestar a un comité de regatas por infringir una regla. Sin embargo, si intenta hacerlo, su «protesta» puede cumplir los requisitos de una solicitud de reparación, en cuyo caso el comité de protestas la tratará en consecuencia.

CASO 68

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de medición no es válido no da derecho a un barco a solicitar una reparación. Una embarcación que pueda haber infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según las reglas de regata, incluidos sus derechos según las reglas de la Parte 2 y sus derechos a protestar y apelar, incluso si posteriormente es descalificada.

CASO 79

Cuando un barco no tiene motivos para saber que parte de su casco cruzó la línea de salida antes de tiempo y el comité de regatas no señala la «llamada individual» con prontitud, pero lo puntúa como OCS, esto es un error que empeora significativamente la puntuación del barco sin ninguna culpa por su parte, y por lo tanto le da derecho a una reparación.

CASO 82

Cuando una línea de llegada se coloca prácticamente tan alineada con el último tramo que no se puede determinar cuál es la forma correcta de cruzarla para terminar según la definición, un barco puede cruzar la línea en cualquier dirección y su llegada debe registrarse en consecuencia.

CASO 110

Según las reglas 61.4(b)(2) o 61.4(b)(3), un barco físicamente dañado solo es elegible para reparación si el daño en sí mismo empeoró significativamente su puntuación o posición. No se precisa un contacto para que un barco cause lesiones o daños físicos a otro. Un empeoramiento de la puntuación o posición de un barco causado por una maniobra de evasión no es, por sí mismo, motivo de reparación. En las reglas 61.4(b)(2) y 61.4(b)(3), «lesión» se refiere a lesiones corporales a una persona y «daño» se limita a daños físicos a un barco o su equipo.

CASO 116

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre daños al principio de una serie, tiene derecho a reparación según la regla 61.4(b)(2), y no puede navegar las pruebas restantes debido a los daños. En tal situación, para ser justo con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en su puntuación de la serie, después de cualquier exclusión(es), se basen en el promedio de puntos.

CASO 119

Cuando se celebra una prueba para barcos que compiten bajo un sistema de rating, el rating que debe usarse para calcular el tiempo corregido de un barco es su rating en el momento en que se navegó la prueba. Su puntuación no debe cambiarse si posteriormente la autoridad de rating, actuando por propia voluntad, modifica su rating.

CASO 129

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en una baliza de llegada. La Regla 32.2(a) permite al comité de regatas situar la embarcación que muestra la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición «Terminar», incluso si al hacerlo deja esa baliza en el lado opuesto al lado en el que se le habría exigido dejarla si no se hubiera acortado el recorrido.

CASO 135

Análisis de las decisiones que debe tomar un comité de protestas si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, y el barco con derecho de paso, o un tercer barco, solicita reparación según la regla 61.4(b)(2).

CASO 140

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

Regla 61.4(c), Reparaciones; Decisiones sobre Reparaciones

CASO 31

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

CASO 116

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre daños al principio de una

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES	
---	---	--

serie, tiene derecho a reparación según la regla 61.4(b)(2), y no puede navegar las pruebas restantes debido a los daños. En tal situación, para ser justo con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en su puntuación de la serie, después de cualquier exclusión(es), se basen en el promedio de puntos.

SECCIÓN B – AUDIENCIAS Y TOMA DE DECISIONES

Regla 63.1(a), Celebración de Audiencias: Derechos de las Partes

CASO 48

La Parte 5 de las reglas de regata tiene como objetivo proteger a un barco de ser tratado injustamente, no de proporcionar lagunas legales para los protestados. Un protestado tiene el deber de protegerse actuando razonablemente antes de una audiencia.

CASO 49

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados.

Regla 63.2(b), Celebración de Audiencias: Audiencias

CASO 49

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados.

Regla 63.2(c), Celebración de Audiencias: Audiencias

CASO 44

Un barco no puede protestar a un comité de regatas por infringir una regla. Sin embargo, si intenta hacerlo, su «protesta» puede cumplir los requisitos de una solicitud de reparación, en cuyo caso el comité de protestas la tratará en consecuencia.

Regla 63.2(d), Celebración de Audiencias: Conflicto de Intereses

CASO 137

Al decidir si un conflicto de intereses es significativo, el comité de protestas debe tener en cuenta el grado del conflicto, el nivel de la regata y la percepción general de imparcialidad.

Regla 63.4(a), Celebración de Audiencias: Procedimiento de la Audiencia

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES	
---	---	--

CASO 19

Interpretación de la expresión «daño».

CASO 141

Interpretación de la expresión «de consideración» en la frase «daños de consideración».

Regla 63.5(a), Celebración de Audiencias: Decisiones

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un comité de protestas es a veces insatisfactorio porque tales determinaciones pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otra determinación que implique razonamiento o juicio, pero no sus determinaciones de los hechos. Una autoridad nacional puede establecer hechos adicionales mediante deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos dibujados tienen precedencia uno sobre el otro. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre los hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

CASO 136

Al determinar los hechos, un comité de protestas se regirá por el valor probatorio de las pruebas. En general, un miembro del comité de regatas que visa la línea de salida está en mejor posición que cualquier barco participante para decidir si un barco estaba por encima de la línea en la señal de salida y, si es así, si regresó al lado de pre-salida y salió.

Regla 63.5(c), Celebración de Audiencias: Decisiones

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el *Reglamento de Regatas a Vela*, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

Regla 63.7, Reapertura de una Audiencia

CASO 115

Interpretación de la palabra «nueva» tal como se utiliza en la regla 63.7(a)(3).

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES	
---	---	--

SECCIÓN C – MAL COMPORTAMIENTO

Regla 69, Mal Comportamiento

CASO 138

En general, la acción de un participante que afecte directamente a la equidad de la competición o que no se penaliza adecuadamente cuando el participante es consciente de haber infringido una regla, debe tomarse en consideración bajo la regla 2. Cualquier acción, incluyendo una infracción grave de la regla 2 o cualquier otra regla, que el comité considere que puede ser un acto de mal comportamiento, debe tomarse en consideración bajo la regla 69.

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

CASO 78

En una prueba de flota, ya sea para barcos monotipo o para barcos que compiten bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede usar tácticas que interfieran y obstaculicen claramente el progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si es protestado bajo la regla 2 por hacerlo, el comité de protestas determine que había una posibilidad razonable de que sus tácticas beneficiaran su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a), si al usar esas tácticas infringe intencionalmente una regla.

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

CASO 34

Obstaculizar a otro barco puede ser una infracción de la regla 2 y la base para conceder una reparación y para una acción según la regla 69.2.

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra, está obligado a retirarse de inmediato. Si no lo hace y luego obstaculiza deliberadamente a otro barco en la regata, comete una infracción de deportividad y de la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 67

Cuando un barco está en regata y se encuentra con una embarcación que no lo está, ambos están sujetos a las disposiciones administrativas de derecho de paso. Cuando, según esas reglas, el barco en regata está obligado a mantenerse separado pero golpea intencionadamente contra el otro barco, su timonel comete un acto de mal comportamiento.

CASO 122

Una interpretación del término «satisfacción confortable» y un ejemplo de su uso.

CASO 139

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

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 / RESUMEN DE CASOS PARTE 5 – PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES	
---	---	--

SECCIÓN D – APELACIONES

Regla 70, Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un comité de protestas es a veces insatisfactorio porque tales determinaciones pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otra determinación que implique razonamiento o juicio, pero no sus determinaciones de los hechos. Una autoridad nacional puede establecer hechos adicionales mediante deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos dibujados tienen precedencia uno sobre el otro. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre los hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

CASO 143

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

Regla 71.6, Decisiones de la Autoridad Nacional

CASO 61

Cuando la apelación modifica o revoca la decisión de un comité de protestas, la clasificación final y los premios deben ajustarse en consecuencia.

PARTE 6 – INSCRIPCIÓN Y REQUISITOS

Regla 75, Inscribirse en una Regata

CASO 40

A menos que se indique específicamente lo contrario en las reglas de la clase, el anuncio o las instrucciones de regata, el propietario u otra persona responsable de un barco es libre de decidir quién la timonea en una prueba, siempre que no se infrinja la regla 46.

CASO 143

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

Regla 78, Cumplimiento de las Reglas de Clase; Certificados

CASO 57

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

CASO 131

Si un barco ha infringido la regla 78.2 al no presentar un certificado exigido, o al no haber dispuesto que se verificara su existencia antes del inicio del último día de una regata, el comité de regatas debe, sin audiencia, descalificarlo (DSQ) de todas las pruebas de la regata.

PARTE 7 – ORGANIZACIÓN DE REGATAS

Regla 85, Modificaciones a las Reglas

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el *Reglamento de Regatas a Vela*, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

CASO 121

Se describe en detalle el procedimiento que debe seguirse para modificar una regla de regata para una regata.

Regla 86, Modificaciones al Reglamento de Regatas

CASO 85

Si una regla de regata no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de clase no pueden modificarla. Si una regla de clase intenta modificar dicha regla, esa regla de clase no es válida y no se aplica.

CASO 121

Se describe en detalle el procedimiento que debe seguirse para modificar una regla de regata para una regata.

Regla 87, Modificaciones a las Reglas de Clase

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el *Reglamento de Regatas a Vela*, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

Regla 88.2, Prescripciones Nacionales: Modificaciones a las Prescripciones

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el *Reglamento de Regatas a Vela*, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

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

CASO 143

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

Regla 89.2, Autoridad Organizadora; Anuncio de Regata; Nombramiento de Comités: Anuncio de Regata; Nombramiento de Comités

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el *Reglamento de Regatas a Vela*, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

Regla 90, Comité de Regatas; Instrucciones de Regata; Puntuación

CASO 61

Cuando la apelación modifica o revoca la decisión de un comité de protestas, la clasificación final y los premios deben ajustarse en consecuencia.

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

CASO 32

Un participante tiene derecho a consultar exclusivamente el anuncio o las instrucciones de regata escritas para obtener todos los detalles relacionados con el recorrido. Si el comité de regatas desea

cambiar la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada para terminar, deberá indicarlo en las instrucciones de regata. Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos en regata gana ni pierde como resultado, una forma adecuada y justa de reparación es puntuar a todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el *Reglamento de Regatas a Vela*, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

APÉNDICE A – PUNTUACIÓN

Regla A3, Horas de Salida y Posiciones de Llegada

CASO 119

Cuando se celebra una prueba para barcos que compiten bajo un sistema de rating, el rating que debe usarse para calcular el tiempo corregido de un barco es su rating en el momento en que se navegó la prueba. Su puntuación no debe cambiarse si posteriormente la autoridad de rating, actuando por propia voluntad, modifica su rating.

Regla A4, Sistema de Puntuación

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

Regla A5, Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

CASO 28

Cuando un barco infringe una regla y, como resultado, provoca que otro toque una baliza, el otro barco queda exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado, por cualquier motivo, no exime a un barco de su obligación de salir. Un comité de regatas solo podrá anular la prueba en virtud de la regla 32.1(c) cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente a la seguridad o la equidad de la competición.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

CASO 131

Si un barco ha infringido la regla 78.2 al no presentar un certificado exigido, o al no haber dispuesto que se verificara su existencia antes del inicio del último día de una regata, el comité de regatas debe, sin audiencia, descalificarlo (DSQ) de todas las pruebas de la regata.

Regla A9, Orientación para las Reparaciones

CASO 116

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre daños al principio de una serie, tiene derecho a reparación según la regla 61.4(b)(2), y no puede navegar las pruebas restantes debido a los daños. En tal situación, para ser justo con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en su puntuación de la serie, después de cualquier exclusión(es), se basen en el promedio de puntos.

APÉNDICE J – ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA

Regla J1, Contenido del Anuncio de Regatas

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el *Reglamento de Regatas a Vela*, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

CASO 121

Se describe en detalle el procedimiento que debe seguirse para modificar una regla de regata para una regata.

Regla J1, Contenido de las Instrucciones de Regatas

CASO 121

Se describe en detalle el procedimiento que debe seguirse para modificar una regla de regata para una regata.

APÉNDICE R – PROCEDIMIENTOS PARA APELACIONES Y SOLICITUDES

Regla R5, Hechos Inadecuados; Reapertura

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un comité de protestas es a veces insatisfactorio porque tales determinaciones pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otra determinación que implique razonamiento o juicio, pero no sus determinaciones de los hechos. Una autoridad nacional puede establecer hechos adicionales mediante deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos dibujados tienen precedencia uno sobre el otro. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre los hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

SEÑALES DE REGATA

Señales de Regata: Señales de Llamada, X

CASO 31

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

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes

CASO 38

El *Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA)* tiene como objetivo garantizar la seguridad de los buques en el mar, evitando situaciones que puedan provocar colisiones. Cuando las reglas de derecho de paso del *RIPA* reemplazan las reglas de la Parte 2, prohíben efectivamente que un barco con derecho de paso altere su rumbo hacia el barco obligado a mantenerse separado cuando está cerca de éste.

CASO 109

Las reglas del *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata solo si una regla en el anuncio de regatas así lo indica, y en ese caso todas las reglas de la Parte 2 son reemplazadas. Una regla *RIPA* o disposición administrativa, que no sea una regla de derecho de paso, puede resultar aplicable incluyéndola en el anuncio de regatas, las instrucciones de regata u otro documento que rija la regata.

SECCIÓN 2 - CASOS

CASO 1

Regla 60.1, Protestas: Derecho a Protestar

Regla 60.5(b), Protestas: Decisiones de las Protestas

Regla 60.5(c), Protestas: Decisiones de las Protestas

Un barco que infringe una regla mientras está en regata pero continúa compitiendo puede protestar por un incidente posterior, aunque después de la regata sea descalificado por su infracción.

Hechos

Los barcos A, B y C están compitiendo con otros. Tras un incidente entre A y B, A grita «¡Protesto!» y muestra una bandera roja, pero B no efectúa ninguna penalización. Más tarde, B protesta contra un tercer barco, C, tras un segundo incidente. El comité de protestas celebra audiencia en la protesta de A contra B y descalifica a B.

Pregunta

¿El hecho de que B sea descalificado como resultado de la protesta de A hace que la protesta de B contra C sea inválida?

Respuesta

No. Cuando un barco continúa compitiendo tras una supuesta infracción de una regla, sus derechos y obligaciones según las reglas no cambian. Por consiguiente, aunque se admita la protesta de A contra B, el comité de protestas debe celebrar la audiencia de la protesta de B contra C y, si la protesta de B es válida y el comité de protestas considera que las pruebas demuestran que C infringió una regla, C también debe ser penalizado (véanse las reglas 60.1, 60.5(b) y 60.5(c)).

GBR 1962/25

CASO 2

Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos

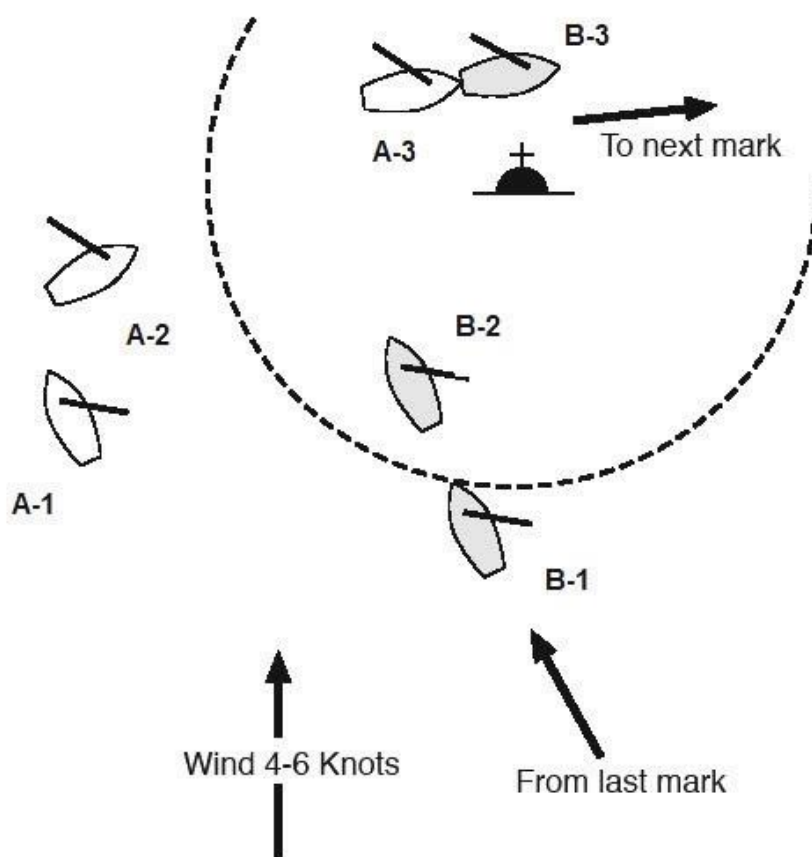
Regla 14, Evitar Contactos

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 18.2(a)(2), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Regla 43.1(c), Exoneración

Este caso se refiere a una situación con dos barcos en una baliza en la que un barco libre a popa alcanza la zona antes que un barco libre a proa. En esa situación, el barco libre a proa está obligado, según la regla 18.2(a)(2), a dar espacio en baliza al barco libre a popa.



Hechos

A y B navegaban de aleta, ambos amurados a babor, hacia una baliza que debían dejar a estribor. El viento era flojo. En la posición 1, cuando B alcanzó la zona, A estaba libre a proa de B, pero a cuatro esloras y media de la baliza. Entre las posiciones 1 y 2, A trasluchó y se dirigió hacia la baliza, quedando comprometido por el exterior de B. A continuación, B trasluchó y se dirigió hacia la baliza. Entre las posiciones 2 y 3, después de que B trasluchara y girara hacia la baliza, quedó libre a proa de A. Cuando B se situó por primera vez libre a proa de A, había aproximadamente media eslora de agua libre entre los barcos. Pocos segundos después de que B quedara libre a proa, A, que navegaba más rápido, chocó contra el espejo de popa de B. No hubo daños ni lesiones. B protestó contra A en virtud de las reglas 12 y 18.2(a)(2). A fue descalificado y apeló.

Decisión

En la posición 1, B fue el primero de ambos en llegar a la zona, a pesar de que se encontraba libre a popa de A. Por lo tanto, se aplicaba la regla 18.2(a)(2), que exigía a A, que aún no había llegado a la zona, dar espacio en baliza a B, es decir el espacio que B precisaba para navegar hasta la baliza y pasarla por el lado prescrito de acuerdo con el buen hacer marinero.

No hay hechos que sugieran que B navegara fuera del espacio en baliza al que tenía derecho después de la posición 1, ni que infringiera la regla 10 mientras navegaba amurado a babor o la regla 15 después de trasluchar y situarse libre a proa de A. Si hubiera infringido la regla 10 o la regla 15, quedaría exonerado por la regla 43.1(b) por esas infracciones.

Cuando A chocó contra el espejo de popa de B, es obvio que no se mantuvo separado de B, por lo que fue correcto descalificar a A por infringir la regla 12. A también infringió la regla 18.2(a)(2) cuando chocó contra el espejo de popa de B, ya que en ese momento A no estaba dando espacio en baliza a B. Por último, A también infringió la regla 14(a), ya que le fue posible arribar ligeramente y evitar el contacto con B.

Una vez que fue evidente que A no iba a mantenerse separado de B, no fue razonablemente posible para B evitar el contacto. Sin embargo, incluso si B hubiera podido evitar el contacto y no lo hubiera hecho, habría quedado exonerado en virtud de la regla 43.1(c), ya que era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones.

Se desestima la apelación y se confirma la decisión del comité de protestas. Finalmente, A infringió las reglas 12, 14(a) y 18.2(a)(2) y sigue descalificado.

USA 1962/87; revisado sustancialmente por World Sailing 2025

CASO 3

Regla 19.2(a), Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

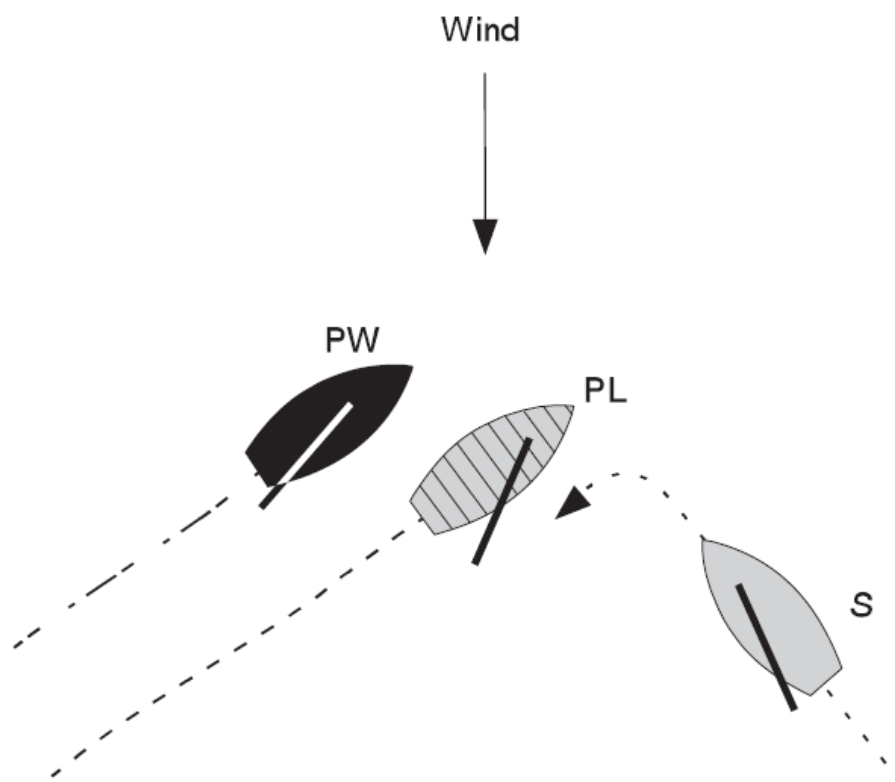
Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

Regla 43.1(a), Exoneración

Un barco de sotavento amurado a babor, que solicita espacio para virar por avante cuando se enfrenta a un barco amurado a estribor, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar por avante con prontitud o de proporcionar espacio de alguna otra forma.

Hechos

S dio una voz a PL cuando los dos barcos se aproximaban en rumbo de colisión. PL, por dos veces, dio la voz de «Espacio para virar», pero PW no respondió. PL, ahora incapaz de mantenerse separado de S, dio la voz por tercera vez, y PW comenzó entonces a virar por avante. En ese momento, S, que se encontraba a menos de tres pies (1 m) de PL, tuvo que arribar bruscamente para evitar la colisión. PW se retiró y S protestó a PL en virtud de la regla 10. El comité de protestas descalificó a PL al observar que, al no haber obtenido una respuesta a tiempo de PW, debería haber hecho uso de su derecho a orzar y obligar a PW a virar por avante.



PL apeló alegando que:

- 1) no tenía derecho a obligar a PW a cambiar a la amura opuesta;
- 2) incluso si ambos hubieran estado aporados, S aún habría tenido que alterar su rumbo para evitar una colisión; y
- 3) había anticipado el desarrollo de la situación dando la voz a PW con suficiente antelación.

Decisión

Se estima la apelación de PL y se le restituye su posición. Dado que S era un obstáculo para PL y PW, PL, como barco con derecho de paso, tenía derecho, en virtud de la regla 19.2(a), a elegir entre arribar o pedir espacio para virar por avante (véase la regla 20.1). Habiendo decidido virar y habiendo solicitado espacio para hacerlo hasta tres veces, PL tenía derecho, en virtud de las reglas 20.2(b) y 20.2(c), a esperar que PW respondiera y le diera espacio para virar por avante. No estaba obligado a prever que PW incumpliría las reglas 20.2(b) y 20.2(c). PL infringió la regla 10, pero fue exonerado por la regla 43.1(a) como víctima inocente de la infracción de una regla por parte de otro barco.

GBR 1962/37

CASO 4

Regla 49, Posición de los Tripulantes; Guardamancebos
Regla 55.3, Envergado y Cazado de Velas; Cazado de Velas

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

Pregunta

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

Respuesta

La regla 55.3 establece que «no se llevará la escota de ninguna vela cazada sobre o a través de un dispositivo que ejerza una presión hacia el exterior sobre una escota». Ninguna parte del cuerpo humano es un «dispositivo». Por lo tanto, se permite a un participante sujetar una escota fuera de la borda, siempre que se cumpla la regla 49.

GBR 1962/41

CASO 5

Definiciones, En Regata

Regla 22, Volcado, Fondeado o Varado; En Salvamento

Regla 42.1, Propulsión: Regla Básica

Regla 45, Sacar a Tierra; Amarrar; Fondear

Un barco que está fondeado durante una regata sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 ni la regla 45 si, al recoger el cabo del ancla para recuperarla, vuelve a la posición que tenía en el momento en que se echó el ancla. Sin embargo, si al recoger el cabo del ancla se desplaza claramente a una posición diferente, infringe esas reglas.

Hechos

En pruebas en las que el primer tramo es barloventear con corriente en contra y el viento es muy flojo, algunos barcos echan el ancla en la línea de salida o cerca de ella para evitar que la corriente los arrastre hacia sotavento. Cuando el viento arrecia o la corriente amaina, levantan el ancla y comienzan a navegar.

Pregunta 1

¿Un barco que está anclado sigue «en regata», tal y como se utiliza el término en el preámbulo de la Parte 4?

Respuesta 1

Sí. En el preámbulo de la Parte 4, la expresión «en regata» aparece impresa en negrita y cursiva y, por lo tanto, se utiliza en el sentido indicado en las Definiciones (véase «Terminología» en la «Introducción»). La definición «En Regata» no hace mención alguna a un barco que esté fondeado, varado, volcado o que por cualquier otro motivo no avance en la prueba. Por lo tanto, los barcos fondeados aún están «en regata», lo que significa que están protegidos por la regla 23 y se rigen por las reglas de regata, incluidas las reglas 42.1 y 45.

Pregunta 2

¿Es necesario que un barco navegue hasta un punto situado por encima de su ancla antes de izarla, o puede recuperar su ancla incluso si la acción de tirar cabo de fondeo hace que sea impulsado a través del agua o sobre el fondo?

Respuesta 2

Las acciones permitidas por la regla 45 son excepciones a la regla 42.1. La regla 45 permite a los barcos fondear. Para fondear un barco de forma marinera, se debe soltar cabo adicional después de que el ancla toque el fondo. La regla 45 exige que las embarcaciones recojan sus anclas antes de continuar la regata, a menos que no puedan hacerlo. Para recoger un ancla, primero es necesario tirar del cabo

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

adicional, y esa acción desplazará el barco a un punto por encima del ancla. Como esta acción está permitida por la regla 45, no infringe la regla 42.1.

Sin embargo, si el cabo adicional se recoge con tanta fuerza o rapidez que, después de que el ancla se haya levantado del fondo, el barco se ha desplazado claramente a una posición diferente de aquella en la que se echó el ancla, habrá continuado en la prueba antes de recuperar su ancla, y su acción infringirá tanto la regla 42.1 como la regla 45.

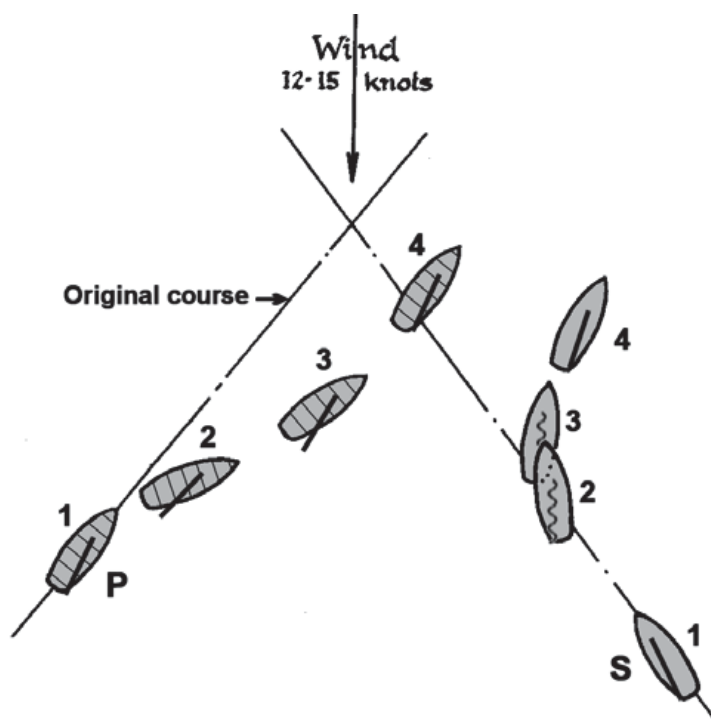
Revisado por World Sailing 2012

CASO 6

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 16.2, Alterar el Rumbo

Un barco amurado a estribor y que vira por avante después de que un barco amurado a babor haya arribado para pasar por la popa de aquel no incumple necesariamente una regla.



Hechos

Entre las posiciones 1 y 2, P arribó para pasar por la popa de S. Un momento después, S decidió virar por avante. Tras navegar libre durante aproximadamente una eslora, P reanudó su rumbo de ceñida, habiendo perdido aproximadamente una eslora a barlovento, y pasó a S una eslora a barlovento de éste. Después de que S virara, la orzada de P no fue causada por la necesidad de mantenerse separado de S. P protestó a S en virtud de la regla 16.1. P alegó que, cuando S viró después de que P se hubiera desviado para pasar por la popa de S, S no le había dejado espacio para mantenerse separado. El comité de protestas descalificó a S en virtud de la regla 16.1. S apeló.

Decisión

Se estima la apelación de S. Se le restituirá su posición. S solo estaba sujeto a la regla 16 mientras orzaba desde un rumbo de ceñida amurado a estribor hasta proa al viento. Durante ese tiempo, P tuvo espacio para mantenerse separado, por lo que S no infringió la regla 16.1. La regla 16.2 no era aplicable, ya que solo se aplica cuando un barco en la posición de S arriba. En este caso, S orzó. En el momento en que S pasó de proa al viento, P se convirtió en el barco con derecho de paso según la regla 13, y la regla 16.1 dejó de aplicarse a S. S se mantuvo separado de P, tal y como exige la regla 13. S no infringió ninguna regla.

USA 1963/93

CASO 7

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido

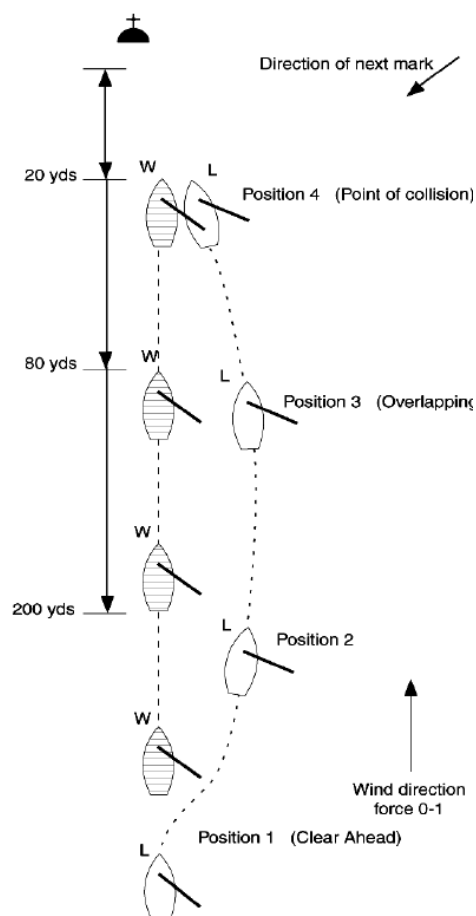
Regla 43.1(c), Exoneración

Cuando, después de haber estado libre a popa, un barco se compromete por sotavento a menos de dos esloras del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de sotavento debe inicialmente dar espacio al barco de barlovento para que se mantenga separado y no navegará más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

Hechos

Los barcos L y W eran de vela ligera, de 15 pies (5 m) de eslora. A unos 200 metros de la baliza, L se comprometió por sotavento de W desde una posición de libre a popa. L estaba a menos de dos esloras de W. Los dos barcos navegaron entonces en paralelo, a una distancia de aproximadamente una eslora y media, hasta que se encontraron a 80 metros de la baliza. En ese momento, L orzó ligeramente para navegar directamente hacia la baliza, una maniobra que no afectó a W. W mantuvo un rumbo constante. L nunca quedó libre a proa. La botavara de W tocó el obenque de L, sin causar daños ni lesiones, y L protestó en virtud de la regla 11. La protesta de L fue desestimada y fue descalificado por no haber dado a W espacio suficiente para cumplir con su obligación de mantenerse separado, tal y como exige la regla 15. L apeló.

(Nota: El esquema no está a escala. Las distancias mostradas son distancias aproximadas desde la siguiente baliza. En el momento del contacto, ninguno de los dos barcos había alcanzado la zona alrededor de la baliza.)



Decisión

Se estima la apelación de L. Desde el momento en que L quedó comprometido por sotavento de W, la regla 11 exigía a W mantenerse separado de L. En ese momento, la regla 15 exigía a L dar espacio a W para mantenerse separado, pero esa obligación no era continua y, en el momento del contacto, el compromiso había existido durante un período considerable en el que W ciertamente había tenido espacio para mantenerse separado.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

La regla 17 se aplicaba a L porque, como muestra el esquema, se encontraba libre a popa antes de que los barcos quedaran comprometidos y estaba a menos de dos esloras de W cuando comenzó el compromiso. L tenía motivos para cambiar de rumbo y navegar directamente hacia la baliza, siempre que no navegara más al viento que su rumbo debido. El criterio para decidir si infringió la regla 17 es el rumbo debido de L; el rumbo debido de W no es relevante. Según el esquema aceptado, L en ningún momento navegó más al viento que su rumbo debido. Por lo tanto, L no infringió la regla 17.

Justo después de la posición 3, L orzó ligeramente. Es evidente que W tenía espacio para mantenerse separado, por lo que L no infringió la regla 16.1. L infringió la regla 14(a) porque podría haber evitado el contacto con W, pero quedó exonerado por la regla 43.1(c) porque no hubo daños ni lesiones.

W infringió la regla 11 porque no se mantuvo separado de L. W podría haber evitado el contacto, por lo que también infringió la regla 14(a), y, como no navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, no quedó exonerado por la regla 43.1(c).

W queda descalificado en virtud de las reglas 11 y 14(a), y L es reintegrado.

GBR 1963/10

CASO 8

Regla 42.1, Propulsión: Regla Básica

Regla 42.2(d), Propulsión: Acciones Prohibidas

Los movimientos repetidos del timón para posicionar un barco con el fin de ganar velocidad en cada una de las olas generadas por una embarcación que pasa no se consideran remadas, a menos que sean enérgicas, y el aumento de velocidad sea el resultado de un uso permitido del agua para aumentar la velocidad.

Hechos

Dos pequeños barcos de vela ligera, A y B, navegaban de través a la velocidad máxima del casco con un viento de 8 nudos. Un gran yate a motor pasó rápidamente en un rumbo paralelo a sotavento, creando varias olas grandes. A medida que cada ola alcanzaba la popa de A, su timonel movía la caña sin fuerza excesiva, en una serie de cambios de rumbo sincronizados rítmicamente con el paso de las olas bajo su barco. Estas acciones se repitieron con cada ola y A ganó velocidad en cada ocasión. B protestó contra A en virtud de la regla 42.2(d) por remar. El comité de protestas descalificó a A y éste apeló.

Decisión

Se estima la apelación de A. Se le restituirá su puesto.

El movimiento de la caña del timón, aunque repetido, no fue enérgico. El aumento de velocidad no se debió directamente al movimiento de la caña del timón, sino al posicionamiento del barco para aprovechar el movimiento de las olas, lo que es coherente con la regla 42.1. Para ello, el timonel puede mover la caña del timón como considere oportuno, siempre que sus movimientos no infrinjan la regla 42.2(d).

USA 1962/91

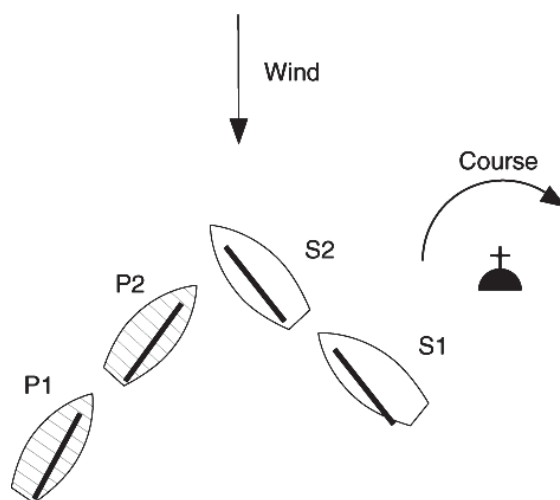
CASO 9

Definiciones, Rumbo Debido

Regla 10, En Bordadas Opuestas

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

Cuando un barco que navega amurado a estribor decide navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco que navega amurado a babor debe mantenerse separado. No existe ninguna regla que obligue a un barco a navegar un rumbo debido.



Pregunta

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

Respuesta

No.

Se aplica la regla 10. La regla 18 no se aplica si los barcos se encuentran en cualquiera de las cuatro situaciones descritas en las reglas 18.1(a)(1), (2), (3) o (4). En este caso, tanto la regla 18.1(a)(1) como la regla 18.1(a)(2) se aplican a S y P. Están en rumbos opuestos barloventeando (véase el caso 132), y el rumbo debido para S, pero no para P, es virar por delante.

Cuando S decide mantener su rumbo, P debe mantenerse separado. Aunque en determinadas circunstancias se prohíbe a los barcos navegar más al viento que un rumbo debido, no existe ninguna regla que obligue a un barco a navegar a su rumbo debido.

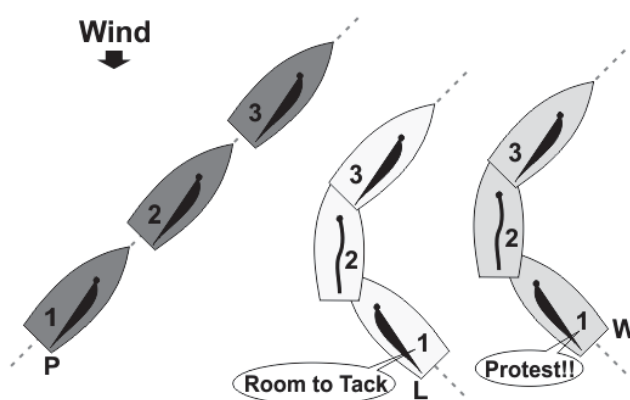
GBR 1964/2; revisado por World Sailing 2021.

CASO 10

Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

Si un barco da una voz de «espacio para virar» cuando no se está acercando a un obstáculo ni navegando en ceñida o más al viento, infringe la regla 20.1. El barco llamado está obligado a responder aunque la voz infrinja la regla 20.1.

Hechos para la Pregunta 1



L y W navegan en ceñida amurados a estribor. L se encuentra en rumbo de colisión con P, un barco en regata, que navega en ceñida amurado a babor. L da la voz de «espacio para virar». W responde y protesta.

Pregunta 1

¿Cómo se aplica la regla 20 a esta situación?

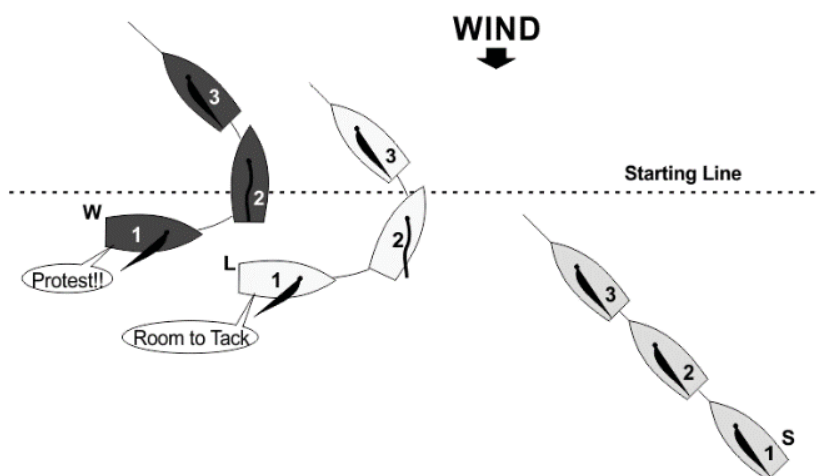
Respuesta 1

Aunque existe riesgo de colisión entre L y P, P no es un obstáculo para L ni para W, ya que ni L ni W están obligados a mantenerse separados de aquel.

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

La regla 20.2(b) exige que W responda a la voz de L, incluso si no se cumplen los requisitos de la regla 20.1. Por lo tanto, W debe virar por avante lo antes posible o bien contestar «Vira» y luego dar espacio para que L vire y lo evite. Cuando W responde, L debe virar por avante lo antes posible. W responde virando y no infringe ninguna regla.

Hechos para la Pregunta 1



L y W están corriendo la línea de salida amurados a babor. L está en rumbo de colisión con S, que se aproxima a la línea ciñendo amurado a estribor. L da una voz de «espacio para virar». W responde y protesta.

Pregunta 2

¿Cómo se aplica la regla 20 a esta situación?

Respuesta 2

S es un obstáculo tanto para W como para L.

En el momento en que L da la voz pidiendo espacio para virar, se está acercando a un obstáculo y tendrá que realizar un cambio sustancial de rumbo para evitarlo. Sin embargo, como no está navegando en ceñida o más aporado, incumple la regla 20.1(b).

Al igual que en la Respuesta 1, la regla 20.2(b) exige que W responda a la voz aunque no se cumplan los requisitos de la regla 20.1. Por lo tanto, W debe virar lo antes posible o bien contestar «Vira» y luego dar espacio para que L vire y lo evite. W responde virando y no infringe ninguna regla. Si L no vira y, por ejemplo, pasa por la popa de S, también infringe la regla 20.2(d).

GBR 2016/1

CASO 11

Definiciones, Obstáculo

Regla 14, Evitar Contactos

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

Regla 20.1, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo: Voz

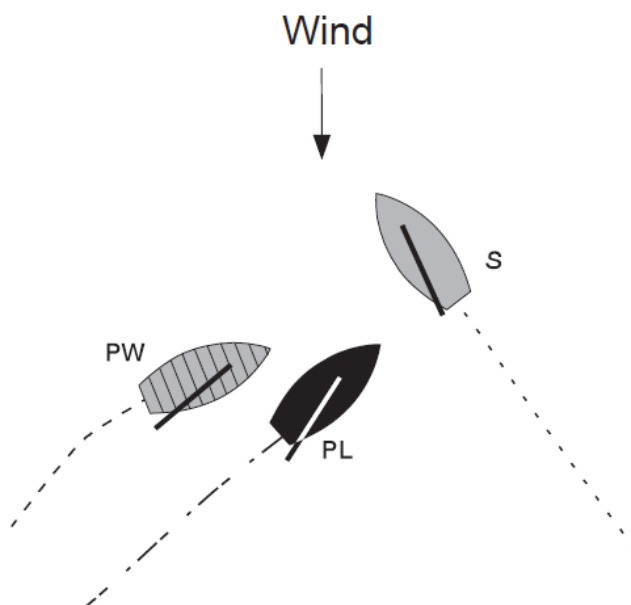
Regla 43, Exoneración

Cuando dos barcos se encuentran comprometidos ante un obstáculo, incluido un obstáculo que sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dar espacio al barco interior para que pueda pasar entre él y el obstáculo.

Hechos

PW y PL, navegando en ceñida amurados a babor y comprometidos, se acercaron a S en el tramo de barlovento. PL podía pasar con seguridad por la popa de S. PW, en rumbo de colisión con S, dio una voz a PL para que le dejara espacio para pasar por la popa de S cuando PW y PL se encontraban a unas tres esloras de S. PL ignoró la voz y mantuvo su rumbo. Cuando PW arribó para evitar a S, él y PL tuvieron un ligero contacto lateral sin daños ni lesiones. PW protestó en virtud de la regla 19.2(b).

El comité de protestas consideró que la regla 19.2(b) no era aplicable, afirmando que PW podría haber virado fácilmente hacia mar abierto para mantenerse separado, y que debería haberlo hecho. PW fue descalificado en virtud de la regla 11 y apeló



Decisión

S era un obstáculo para PW y PL porque tanto PW como PL habrían tenido que cambiar sustancialmente su rumbo si hubieran navegado directamente hacia S y se hubieran encontrado a una eslora de él, y porque ambos estaban obligados por la regla 10 a mantenerse separados de él (véase la definición de «Obstáculo»). Según la regla 19.2(a), PL, como barco con derecho de paso, tenía derecho a pasar a S por cualquiera de los dos lados. PL eligió pasar a sotavento de S. Por lo tanto, según

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

la regla 19.2(b), PW tenía derecho a espacio entre PL y la popa de S. PL no le dio ese espacio a PW, por lo que PL infringió la regla 19.2(b). PL estaba sujeto a la regla 14, pero como tenía derecho de paso sobre PW y no hubo daños ni lesiones, quedó exonerado por la regla 43.1(c) por la infracción de aquella regla.

Esto habría sido así incluso si PW no hubiera dado una voz pidiendo espacio.

PW no podía saber que PL no le iba a dar suficiente espacio hasta que se vio obligado a pasar entre S y PL. PW infringió la regla 11, pero, como navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 19.2(b), quedó exonerado por la regla 43.1(b).

Cuando quedó claro que PL no iba a ceder espacio, no era razonablemente posible que PW evitara el contacto que se produjo, por lo que PW no infringió la regla 14.

PW no estaba obligado a «virar hacia agua despejada a barlovento para mantenerse separado» porque PL no dio la voz según la regla 20.1 para pedir espacio para virar y evitar a S. Si PL hubiera dado la voz, PW habría estado obligado por las reglas 20.2(b) y 20.2(c) a responder, aunque la regla 20.1(a) prohibía a PL dar una voz al no tener que cambiar de rumbo para evitar a S.

Se estima la apelación de PW. Se revoca la decisión del comité de protestas de descalificar a PW. Se readmite a PW y se descalifica a PL por infringir la regla 19.2(b). (Véase el caso 125 para el análisis de una situación similar).

GBR 1964/18

CASO 12

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

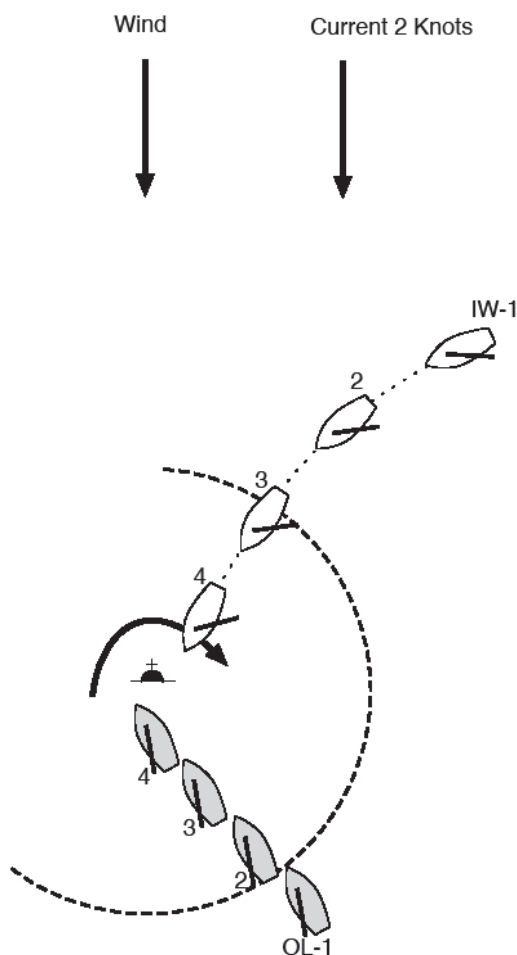
Regla 14, Evitar Contactos

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

Regla 18.2(a)(1), Espacio en baliza: Dar Espacio en Baliza

Regla 43, Exoneración

A la hora de determinar el derecho de un barco interior a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(1), es irrelevante que los barcos sigan rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos alcance la zona.



Hechos

OL e IW se acercaban a una baliza que debían dejar a estribor. El viento era flojo y había una corriente de 2 nudos en la misma dirección que el viento. IW, que había navegado alto en el rumbo hacia la baliza para compensar el efecto de la corriente, se acercó a aquella con la corriente, con viento casi de aleta. OL, por su parte, se había colocado a sotavento y, en la posición 1, a unas tres esloras de la baliza, navegaba lentamente contra la corriente. IW pidió agua dos veces y OL respondió dos veces: «No puedes entrar aquí». En el último momento, poco después de la posición 4 del esquema, cuando IW orzó para iniciar su maniobra de pasar [la baliza], OL intentó darle espacio, pero los dos barcos entraron en contacto. No hubo daños ni lesiones.

OL protestó en virtud de la regla 11, pero fue descalificado en virtud de la regla 18.2(a)(1). Apeló, afirmando que era ilógico y contrario a la intención de la definición «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» y de la regla 18 considerar comprometidos a dos barcos cuyos rumbos diferían en 90 grados. También afirmó que el propósito de la regla 18 era proteger a un barco en peligro de chocar contra la baliza que no podía pasar por detrás del barco exterior. Además, argumentó que, durante todo el acercamiento de IW a la baliza hasta que finalmente orzó, pudo pasar fácilmente por detrás de OL, y que IW no era un barco «interior» hasta un momento antes del contacto.

Decisión

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

Los barcos debían dejar la baliza por el mismo lado y navegaban en la misma bordada, por lo que se aplicó la regla 18 después de la posición 1 cuando OL llegó a la zona. Desde ese momento hasta que se produjo el contacto, ninguno de los barcos estaba libre a popa del otro, por lo que estaban comprometidos (véase la definición de «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso»). Por lo tanto, se aplicó la primera frase de la regla 18.2(a)(1) que limita los derechos que OL –el barco exterior- tiene en virtud de la regla 11, al exigirle que diera espacio en baliza a IW, –el barco interior-. OL no dio espacio a IW, por lo que OL queda descalificado en virtud de la regla 18.2(a)(1).

IW infringió la regla 11, pero lo hizo mientras navegaba dentro del espacio en baliza al que tenía derecho, por lo que queda exonerado en virtud de la regla 43.1(b).

Ambos barcos infringieron la regla 14(a) porque cada uno de ellos podría haber evitado el contacto. Sin embargo, dado que OL era el barco con derecho de paso e IW tenía derecho a espacio en baliza, y no hubo daños ni lesiones, ambos quedan exonerados en virtud de la regla 43.1(c) de la infracción de la regla 14.

El caso 150 analiza cuestiones relativas a la definición de «compromiso» y al derecho a espacio en un obstáculo.

GBR 1964/19

CASO 13

Definiciones, Rumbo Debido

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Regla 14, Evitar Contactos

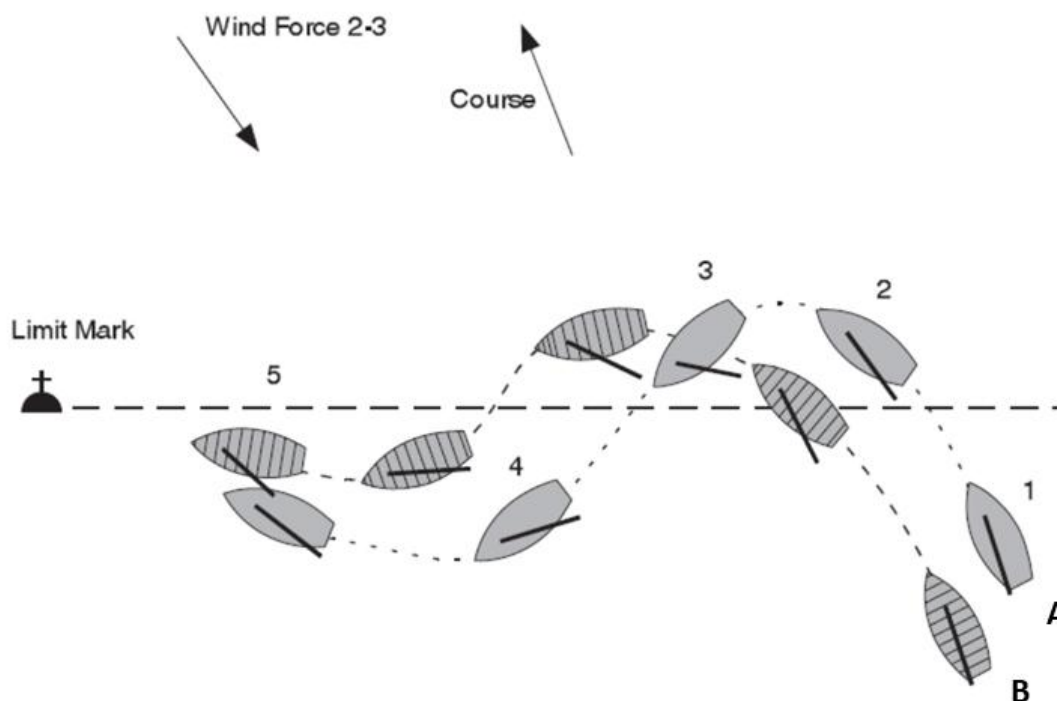
Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido

Regla 43.1(c), Exoneración

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



Hechos

Mientras dos barcos de vela ligera de 14 pies (4 m), A y B, maniobraban antes de la señal de salida, cruzaron la línea de salida. Al arribar para regresar al lado de pre-salida, A, que inicialmente era el barco de barlovento, asumió una posición de sotavento navegando por detrás de la popa de B. Inmediatamente después de la posición 4, A orzó hasta un rumbo de ceñida y se dirigió directamente hacia el extremo de babor de la línea. Mientras tanto, B, con las escotas sueltas, navegó más lentamente corriendo la línea. En la posición 5, se produjo un contacto, y la botavara de B tocó el obenque de barlovento de A. A protestó contra B en virtud de la regla 11; B contra-protestó en virtud de las reglas 12 y 15.

El comité de protestas determinó que, según la regla 11, A tenía derecho de paso desde el momento en que asumió un rumbo estable hasta el contacto. B tenía espacio para mantenerse separado, aunque para ello habría tenido que cruzar la línea de salida prematuramente. Por lo tanto, desestimó la protesta de B y confirmó la protesta de A. B apeló, esta vez citando la regla 16.1.

Decisión

Se desestima la apelación de B. Entre las posiciones 2 y 3, A se comprometió por sotavento de B, adquiriendo derecho de paso según la regla 11, pero limitado por la obligación de la regla 15 de dar inicialmente espacio a B para mantenerse separado. A cumplió ese requisito porque dio espacio a B para mantenerse separado. Justo después de la posición 4, cuando A orzó hasta un rumbo de ceñida, la regla 16.1 le exigía dar espacio a B para mantenerse separado, y así lo hizo.

A había estado libre a popa de B y se encontraba a menos de dos esloras de B cuando se comprometió por sotavento de B. Por lo tanto, la regla 17 le exigía navegar no más al viento de su rumbo debido. Sin embargo, no tenía rumbo debido antes de la señal de salida (véase la definición «Rumbo Debido») y la señal de salida no se dio hasta después del incidente. Por lo tanto, la orzada de A no infringió la regla 17 y, de hecho, tenía derecho a orzar más de lo que lo hizo, incluso hasta ponerse proa al viento, siempre que al hacerlo cumpliera con la regla 16.1.

Después de que A se comprometiera por sotavento de B, B estaba obligado por la regla 11 a mantenerse separado de A. No lo hizo y, por lo tanto, se mantiene su descalificación en virtud de la regla 11. Además, B infringió la regla 14(a) porque podría haber evitado el contacto con A, y, como no navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, no quedó exonerado por la regla 43.1(c).

A también infringió la regla 14(a) porque le habría resultado fácil arribar ligeramente y evitar el contacto. Sin embargo, fue exonerado por la regla 43.1(c) porque era el barco con derecho de paso y no hubo daños ni lesiones.

GBR 1965/10

CASO 14

Definiciones, Rumbo Debido

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

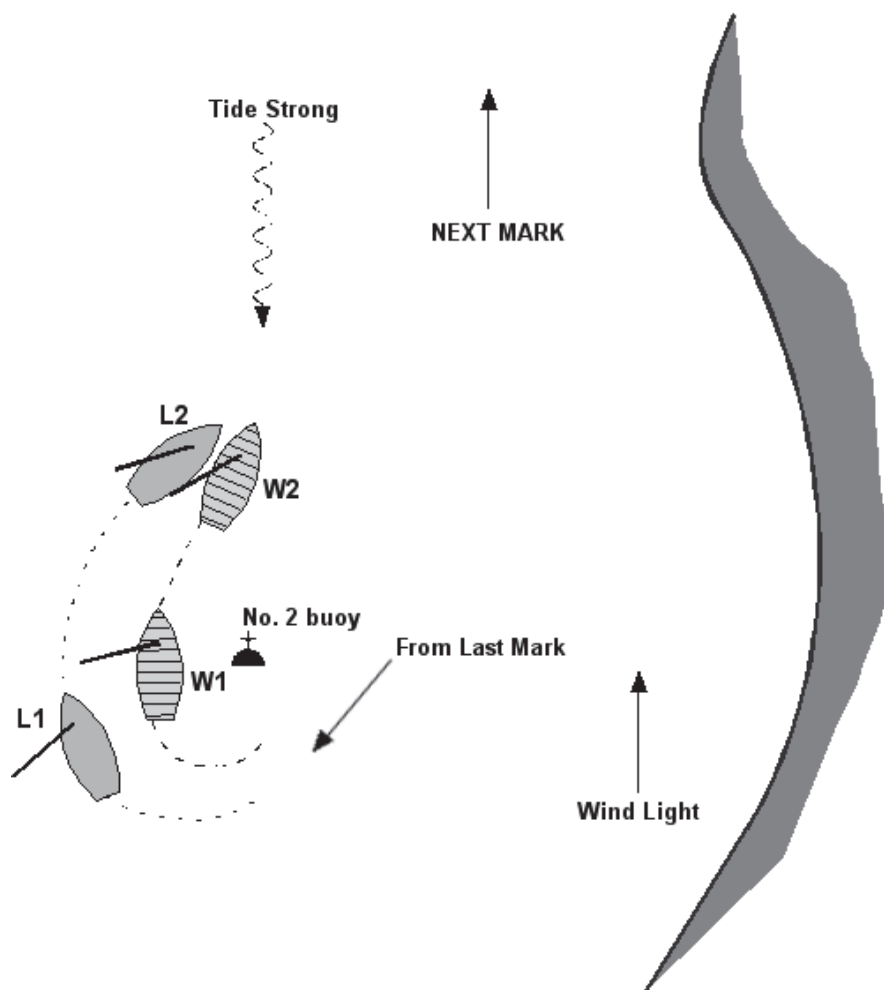
Regla 14, Evitar Contactos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido

Regla 43.1(c), Exoneración

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



Hechos

Después de rodear la baliza de barlovento con viento flojo, la flota se dividió: algunos barcos navegaron hacia la costa para escapar de la corriente y otros permanecieron en alta mar con la esperanza de encontrar mejores vientos. L había establecido un compromiso a sotavento de W desde libre a popa, mientras se encontraba a menos de dos esloras de W, y rodearon la baliza comprometidos. W decidió permanecer en alta mar, mientras que L comenzó a ceñir lentamente e informó a W de su intención de navegar hacia la costa.

W respondió: “No tienes derecho a orzar”. L respondió que estaba navegando a su rumbo debido y que W debía mantenerse separado. La discusión se prolongó durante algún tiempo. L siguió modificando gradualmente de rumbo y en ningún momento W declaró que no podía mantenerse separado. Los barcos se tocaron y ambos protestaron. El comité de protestas descalificó a L en virtud de la regla 17 por navegar más al viento que su rumbo debido, y L apeló.

Decisión

Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido a seguir, dos barcos que navegan en la misma amura convergen, la regla 11 exige que W se mantenga separado y la regla 14 que evite el contacto.

Este caso ilustra el hecho de que dos barcos que navegan muy cerca uno de otro en el mismo tramo pueden tener rumbos debidos diferentes. No se puede determinar de antemano cuál de los dos rumbos diferentes es el más rápido para llegar a la siguiente baliza, y no necesariamente lo demuestra el hecho de que un barco llegue antes que el otro a la siguiente baliza.

La base de la protesta de W era que L navegó más al viento que su rumbo debido mientras estaba sujeto a la regla 17. La defensa y la contra-protesta de L eran que había decidido que el rumbo costero a resguardo de la corriente le permitiría navegar más rápido el recorrido y que, por lo tanto, el rumbo que estaba navegando era su rumbo debido. Además, L argumentó que W había infringido las reglas 11 y 14.

Los hechos probados no demuestran que L navegara más al viento que su rumbo debido, por lo que no infringió la regla 17. Cuando L orzó lentamente entre las posiciones 1 y 2, W tenía espacio para mantenerse separado, por lo que L no infringió la regla 16.1. L podría haber evitado el contacto con W. Al no hacerlo, infringió la regla 14(a), pero quedó exonerado de esta infracción por la regla 43.1(c), ya que era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones.

Al no mantenerse separado de L, W infringió la regla 11. W podría haber evitado el contacto y, al no hacerlo, también infringió la regla 14(a), pero como no navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, no quedó exonerado por la regla 43.1(c).

Se estima la apelación de L. Se readmite a L y se descalifica a W por infringir las reglas 11 y 14(a).

GBR 1966/3

CASO 15

Definiciones, Espacio en Baliza

Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos

Regla 13, Virando por Avante

Regla 18.1(a)(1), Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18

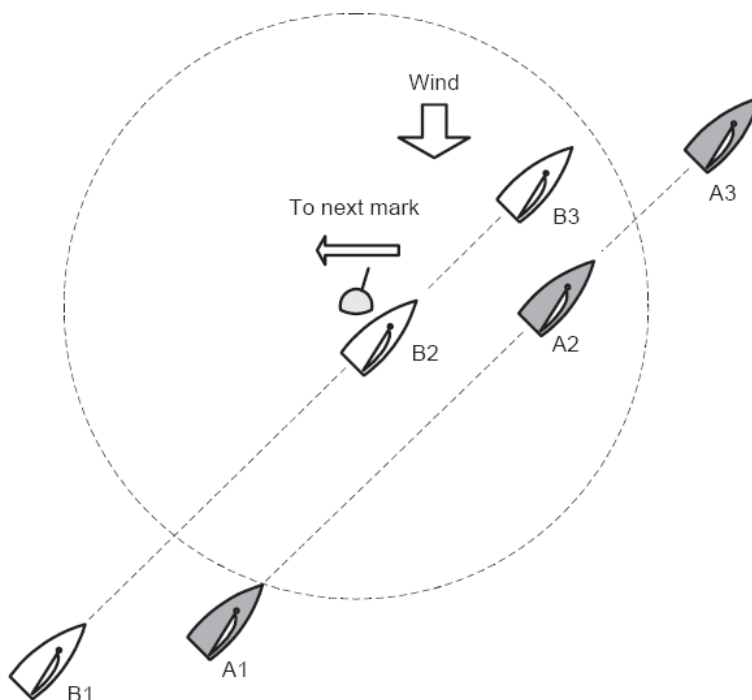
Regla 18.2(a)(2), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

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

Al virar para rodear una baliza, un barco que navega libre a proa debe cumplir la regla 13; un barco que navega libre a popa tiene derecho a mantener su rumbo y, por lo tanto, impedir que el otro vire por adelante.

Hechos

A y B se acercan a la baliza de barlovento, que deben dejar a babor. Navegan ciñendo en rumbos paralelos, con A libre a proa. A espera que B, cuando pueda virar e ir directo a baliza, virará para rodearla y dirigirse a la siguiente baliza. En cambio, B mantiene su rumbo, como se muestra en el esquema, y navega mucho más allá de la baliza.



Pregunta

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

Respuesta

Sí. Mientras A permanezca amurado a babor, B está obligado a mantenerse separado según la regla 12 y, dado que A estaba libre a proa cuando llegó a la zona, B está obligado por la regla 18.2(a)(2) a dar también a A espacio en baliza. Siempre que B se mantenga separado de A y le dé espacio en baliza si A orza (incluso si A orza hasta proa al viento), B tiene derecho a navegar a cualquier rumbo que elija, incluido mantener su rumbo. Sin embargo, B ya no está obligado a dar espacio en baliza a A después de que éste abandone la zona (véase la regla 18.2(b)).

Si A pasara más allá de proa al viento, en ese momento la regla 18.2(a) dejaría de aplicarse (véase la regla 18.2(b)), y todas las demás partes de la regla 18 dejarían de aplicarse porque los barcos estarían en bordadas opuestas barloventeando (véase la regla 18.1(a)(1) y el caso 132). Además, A ya no tendría derecho de paso según la regla 12, y B se convertiría en el barco con derecho de paso según la regla 13.

GBR 1966/8



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 16

Suprimido

CASO 17

Regla 13, Virando por Avante

Un barco ya no queda sujeto a la regla 13 cuando esté en un rumbo de ceñida, independientemente de su movimiento en el agua o del cazado de sus velas.

Pregunta

La regla 13 se aplica hasta que el barco que está virando por avante «esté en un rumbo de ceñida». Sin embargo, la regla no especifica si el barco debe estar en movimiento cuando alcanza un rumbo de ceñida. ¿Se pretende que, en el momento en que la regla 13 deja de aplicarse, el barco deba estar realmente moviéndose por el agua en un rumbo de ceñida y no simplemente encontrarse en dicho rumbo?

Respuesta

Un barco ya no queda sujeto a la regla 13 cuando esté en un rumbo de ceñida, con independencia de su movimiento en el agua o del cazado de sus velas.

GBR 1967/8



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 18

Suprimido

CASO 19

Parte 2 Preámbulo

Regla 14(b), Evitar Contactos

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

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

Regla 60.2(c), Protestas: Intención de Protestar

Regla 60.4(c)(1), Protestas: Validez de una Protesta

Regla 60.5(d)(1), Protestas: Decisiones de las Protestas

Regla 61.4(b)(2) y (3), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Regla 63.4(a)(2), Celebración de Audiencias: Procedimiento de la Audiencia

Interpretación de la expresión «daño».

Pregunta

¿Existe algún significado especial para la expresión «daño» en las reglas de regata?

Respuesta

No. No es posible definir «daño» de forma exhaustiva, pero un diccionario de inglés actual dice: «perjuicio... que menoscaba el valor o la utilidad de algo».

Esta definición sugiere algunas cuestiones a tener en cuenta. Por ejemplo:

- ¿Se ha reducido el valor de mercado actual de alguna parte del barco o del barco en su conjunto?
- ¿Se ha reducido la funcionalidad de algún elemento del barco o de su equipamiento?

GBR 1968/2

CASO 20

Regla 1.1, Seguridad: Ayudar a Quienes Estén en Peligro

Regla 61.4(b)(4), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Cuando existe la posibilidad de que un barco se encuentre en peligro, otro barco que preste ayuda tiene derecho a una reparación, incluso si no se le solicitó ayuda o si posteriormente se descubre que no existía peligro alguno.

Hechos

El barco de vela ligera A volcó durante una prueba y, al verlo, el barco B se acercó y le ofreció ayuda. A aceptó la ayuda y B se abarloó y embarcó a los dos tripulantes. A continuación, todos trabajaron durante varios minutos para adrizar A, cuyo palo estaba atascado en el barro. Al llegar a la costa, B solicitó una reparación en virtud de la regla 61.4(b)(4).

El comité de protestas tuvo en cuenta varios factores en su decisión. En primer lugar, el timonel de A era un marinero muy experimentado. En segundo lugar, el viento era flojo y la marea estaba subiendo, por lo que en poco tiempo habría liberado el palo. En tercer lugar, no pidió ayuda, sino que se la ofrecieron. Por lo tanto, dado que ni el barco ni la tripulación estaban en peligro, se denegó la reparación. B apeló, alegando que la regla 1.1 no impone a un barco que presta ayuda la responsabilidad de tomar una decisión o razonarla acerca de si había peligro.

Decisión

Se estima la apelación de B. La regla 1.1 exige que un barco que se encuentre en posición de ayudar a otro que pueda estar en peligro lo haga. No es relevante que el comité de protestas decida posteriormente que, de hecho, no existía peligro alguno o que no se solicitó ayuda. B tiene derecho a reparación. Se ordena al comité de protestas que reabra la audiencia y conceda la reparación adecuada siguiendo los requisitos y las recomendaciones establecidas en las reglas 61.4(c), 61.4(d) y A9.

GBR 1968/14

CASO 21

Definiciones, Espacio

Definiciones, Espacio en Baliza

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

Pregunta

Cuando la regla 18 exige que un barco con derecho de paso dé espacio en baliza a un barco interior comprometido ¿cuál es el espacio máximo que debe dar? ¿Cuál es el espacio mínimo que debe dar?

Respuesta

En esta situación, la definición «Espacio en Baliza» establece que el barco interior tiene derecho a espacio para tres maniobras:

- Espacio para navegar hacia la baliza, pero solo si el rumbo debido del barco interior es navegar cerca de la baliza.
- Espacio para rodear o pasar la baliza por el lado prescrito.
- Espacio para dejar la baliza a popa

Las definiciones «Espacio» y «Espacio en Baliza» no incluyen ninguna referencia a una cantidad máxima o mínima de espacio, y ninguna regla implica que el barco con derecho de paso exterior deba dar una cantidad máxima o mínima de espacio. Debe dar al barco interior el espacio que necesite en las condiciones reinantes para realizar esas maniobras con prontitud y de acuerdo con el buen hacer marino. Además, el barco interior tiene derecho a espacio para evitar infringir la regla 31 y a espacio para cumplir con sus obligaciones en virtud de las reglas de la Parte 2 con respecto al barco exterior, así como a cualquier otro barco cercano (véase la definición «Espacio» y el caso 114).

La expresión «condiciones reinantes» merece una reflexión. Por ejemplo, el interior de dos barcos de vela ligera que se acercan a una baliza en un lago tranquilo con viento flojo necesitará relativamente poco espacio más allá del requerido por su casco y sus velas correctamente trimadas. Por el contrario, cuando dos barcos de quilla, en alta mar con mar picada, se acercan a una baliza que se mueve mucho y de forma impredecible, el barco interior puede necesitar un espacio equivalente a su eslora total del casco o incluso más para garantizar la seguridad. Un barco con un spinnaker portando suele necesitar más espacio que uno con el spinnaker arriado. Un barco que planea o surfea puede necesitar menos espacio para girar que uno que escala una ola empinada. Las «condiciones reinantes» también incluyen las características del barco interior. Por ejemplo, un barco con una quilla larga o un multicasco puede necesitar más espacio para rodear una baliza que un monocasco, que gira con mayor facilidad. Un barco con un timón grande puede necesitar menos espacio para girar que uno con un timón pequeño.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

La frase «maniobra con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero» tiene implicaciones para ambos barcos. En primer lugar, se refiere al barco interior, diciendo que no tiene derecho a quejarse de falta de espacio si no ejecuta con una eficiencia razonable el manejo del timón, las escotas y las velas durante la maniobra. También implica que el barco exterior debe proporcionar suficiente espacio para que el barco interior no tenga que maniobrar de manera extraordinaria o anormal (véase también el caso 103).

World Sailing 1969

CASO 22

Definiciones, Protesta

Regla 60.3(a), Protestas: Presentación de una Protesta

Regla 60.4(a), Protestas: Validez de una Protesta

Regla 60.5(c), Protestas: Decisiones de las protestas

Una protesta por escrito no necesita identificar una regla que el protestante considere que se ha infringido. Si identifica dicha regla, no es relevante para la validez de la protesta que el comité de protesta decida que ha sido una regla diferente la que se ha infringido.

Hechos

Tras una colisión cerca de una baliza, S gritó «Protesto» y mostró una bandera roja. Dentro del tiempo límite para protestar, S entregó una protesta por escrito en la que identificaba al protestante, al protestado y el incidente. En la sección de la protesta en la que se identificaba el incidente, S alegaba que P había infringido la regla 18.

El comité de protestas declaró la protesta inválida y se negó a continuar con la audiencia, porque dijo que la protesta debería haber citado la regla 10 en lugar de la regla 18. El comité de protestas dijo que, si la audiencia hubiera continuado y se hubiera interrogado a las partes, la protesta podría haber sido aceptada. S apeló.

Decisión

La protesta presentada por S cumplía los requisitos de las reglas 60.2 y 60.3(a) y, por lo tanto, era válida (véase la regla 60.4(a)(1)). Una protesta se define como una alegación de que un barco ha infringido una regla, pero ninguna regla exige que la protesta identifique la regla o reglas que podrían haberse infringido. Además, la regla 60.5(c) establece que no es relevante para la decisión del comité de protestas si la regla que considera aplicable se mencionó en la protesta.

Se estima la apelación ordenándose al comité de protestas celebrar una nueva audiencia.

ITA 1967/4, revisado por World Sailing 2025

CASE 23

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso

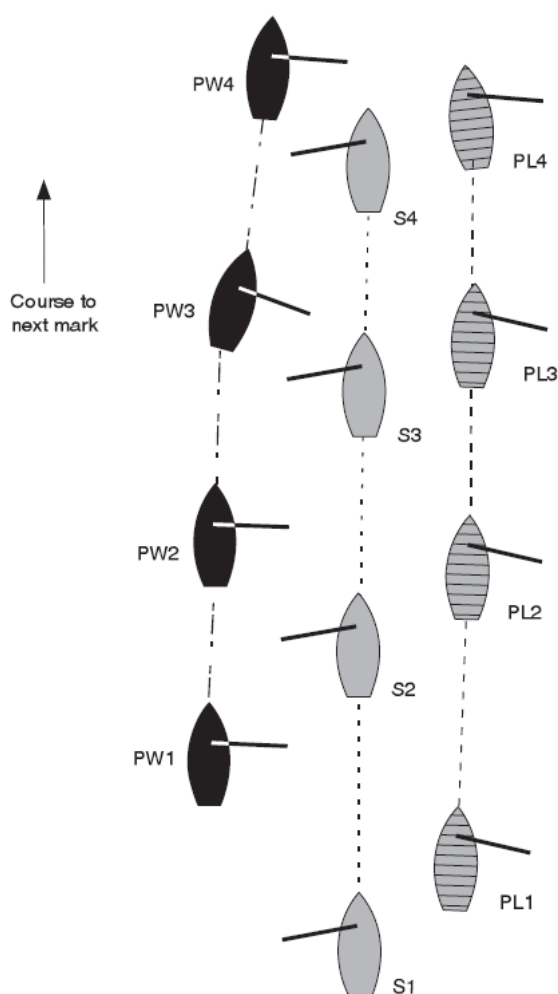
Definiciones, Obstáculo

Regla 10, En Bordadas Opuestas

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 19, Espacio para Pasar un Obstáculo

En una empopada, la regla 19 no se aplica a un barco amurado a estribor que pasa entre dos barcos amurados a babor situados delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados de aquel.



Hechos

Tres barcos, uno amurado a estribor y dos a babor, navegaban en popa. S adelantó a PL y PW y pasó entre ellos, tal y como se muestra en el esquema. Los tres barcos continuaron con rumbos ligeramente convergentes, como se muestra, hasta que S tocó primero a PW y luego a PL. PW protestó a S, alegando que había infringido la regla 19.2(c) porque PL era un obstáculo continuo para PW y S no tenía derecho a interponerse entre ellos. El comité de protestas descalificó tanto a PL como a PW en virtud de la regla 10, y PW apeló.

Decisión

Mientras los barcos navegaban desde la posición 1 a la posición 4, la regla 10 exigía que tanto PW como PL se mantuvieran separados de S. Dado que los tres barcos navegaban a más de 90 grados con respecto al viento real, S y PL estaban comprometidos desde la posición 1 a la posición 4, y S y PW se comprometieron desde poco después de la posición 2 a la posición 4 (véase la definición «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso»).

Aunque existían esos compromisos, la regla 19 no se aplicaba porque no había obstáculo que cualesquiera de ambos barcos dejó por la misma banda. La última frase de la definición de «Obstáculo» significa que PW no era un obstáculo ni para S ni para PL, ya que ninguno de ellos estaba obligado a mantenerse separado de PW. Del mismo modo, PL no era un obstáculo ni para S ni para PW, ya que S no estaba obligado a mantenerse separado de PL. Dado que tanto PL como PW estaban obligados por la regla 10 a mantenerse separados de S, la última frase de la definición significa que S era un obstáculo tanto para PL como para PW. Sin embargo, la regla 19 no se aplicaba porque en ningún momento PL y PW pasaron a S por la misma banda.

Además, la regla 19.2(c), citada por PW en su protesta, solo se aplica mientras los barcos pasan por un obstáculo continuo y, como indica la última frase de la definición de «Obstáculo Continuo», un barco en regata y que está en marcha nunca es un obstáculo continuo.

Hubo contacto entre S y PW y entre S y PL. Sin embargo, debido a que S quedó atrapado entre PW y PL al converger sus rumbos, no era «razonablemente posible» que S evitara el contacto una vez que quedó claro que PW y PL no se mantenían separados. Por lo tanto, S no infringió la regla 14(a).

Según la regla 10, S tenía derecho de paso sobre los dos barcos amurados a babor, PL y PW, ninguno de los cuales se mantuvo separado de aquel. Por ello, tanto PL como PW infringieron la regla 10. Tanto PL como PW podrían haber evitado fácilmente el contacto con S, por lo que ambos infringieron también la regla 14(a). Se confirma la decisión del comité de protestas de descalificar a PL y PW y se desestima la apelación de PW.

GBR 1970/1

CASO 24

Definiciones, Espacio

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 43.1(b), Exoneración

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar con prontitud para mantenerse separado. Si no puede hacerlo de acuerdo con el buen hacer marinero, no se le ha dado el espacio requerido por la regla 15.

Hechos

Dos barcos, A y B, navegan de aleta amurados a estribor con una brisa floja, siguiendo sus rumbos debidos hacia la siguiente baliza, situada a cierta distancia. Inicialmente, B se encuentra libre a popa y directamente detrás de A, pero navega ligeramente más rápido y se compromete por sotavento cerca de la popa de A.

Preguntas

1. ¿Cuándo se sustituyen las obligaciones de B según la regla 12 por sus derechos como barco de sotavento según la regla 11?
2. ¿Cuáles son las obligaciones de B según la regla 15?
3. ¿Cuáles son las obligaciones de A según la regla 11?

Respuestas

1. Tan pronto como B se compromete, la regla 12 deja de aplicarse. A queda sujeto a la regla 11 y B a la regla 15.
2. La regla 15 implementa el principio del reglamento según el cual, cuando el derecho de paso cambia de un barco a otro, el barco que acaba de adquirir el derecho de paso debe dar al otro barco espacio y tiempo para responder y, por lo tanto, una oportunidad justa de maniobrar para mantenerse separado. La obligación de B en virtud de la regla 15 no es continua; protege a A solo temporalmente, y solo si A responde con prontitud después de que comience el compromiso (véase la definición «Espacio»).
3. La regla 11 exige que A se mantenga separado y, si para ello tiene que orzar, debe hacerlo con prontitud. Si A lo hace, pero alguna parte de su casco, tripulación o equipo toca alguna parte del casco, tripulación o equipo de B, A infringe la regla 11. Si el contacto se produjo a pesar de que A orzó de acuerdo con el buen hacer marinero, B ha infringido la regla 15 al no dar a A espacio para mantenerse separado y A queda exonerado en virtud de la regla 43.1(b) por su infracción de la regla 11. Sin embargo, si A ha orzado más de lo necesario para mantenerse separado de B y, como resultado, ha provocado el contacto con B, se le ha dado a A el espacio requerido por la regla 15 y no queda exonerado.

GBR 1970/2

CASO 25

Definiciones, Espacio en Baliza

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

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

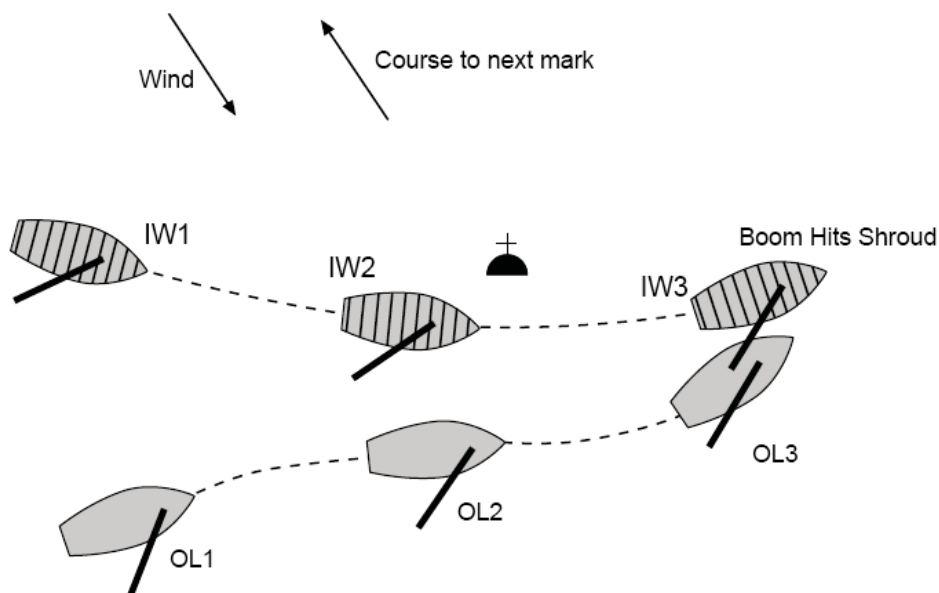
Regla 18.2(a)(1), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Regla 43, Exoneración

Una vez que se ha dado espacio a un barco de barlovento comprometido a interior, la regla 18 deja de aplicarse, pero la regla 11 sigue vigente. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y este último puede orzar siempre que de espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

Hechos

Dos barcos de vela ligera de 15 pies (4,5 m), IW y OL, se acercaban a una baliza de sotavento que debían dejar a babor. El siguiente tramo consistía en barloventear. IW estableció un compromiso interior sobre OL mucho antes de que los barcos alcanzaran la zona, y OL dio espacio a IW para navegar hasta la baliza, rodearla por el lado prescrito y dejarla a popa. Después de que IW pasara la baliza, OL comenzó a orzar hacia su rumbo hacia la siguiente baliza. IW fue más lento en orzar y su botavara, aún muy abierta, tocó al timonel y los obenques de OL. En el momento del contacto, IW se encontraba a una eslora de la baliza y navegaba más arribado que un rumbo de ceñida. No se produjeron daños ni lesiones. IW protestó a OL en virtud de la regla 18.2(a)(1), y OL protestó a IW en virtud de la regla 11.



El comité de protestas decidió que, dado que IW no orzó con prontitud después de navegar hacia la baliza, tomó más espacio del que le correspondía según la regla 18.2(a)(1). IW no lo negó, pero lo atribuyó a que su escota de mayor se controlaba desde el extremo de su botavara, en comparación con el control desde el centro de la botavara utilizado por OL.

El comité de protestas desestimó la protesta de IW, confirmó la de OL y descalificó a IW por infringir la regla 11. IW apeló.

Decisión

El rumbo debido de IW era navegar cerca de la baliza. Dado que IW y OL estaban comprometidos cuando el primero de ellos alcanzó la zona, OL estaba obligado a dar espacio en baliza a IW. Por lo tanto, la regla 18.2(a)(1) exigía a OL dar a IW espacio para navegar hacia la baliza, espacio para rodearla por el lado prescrito hasta llegar a un rumbo de ceñida y espacio para dejarla por la popa, todo ello sin tocar la baliza. Entre las posiciones 1 y 2, OL dio a IW espacio para navegar hasta la baliza y, entre las posiciones 2 y 3, espacio para rodearla y dejarla a popa de acuerdo con el buen hacer marinero. Por lo tanto, OL no infringió la regla 18.2(a)(1) (véanse también los casos 21 y 103).

El contacto, que fue el incidente que dio lugar a las protestas, se produjo en la posición 3. En ese momento, a IW se le había dado el espacio que necesitaba para navegar hasta la baliza y rodearla, dejándola por la banda prescrita sin tocarla, y para dejarla a popa. Como OL había dado todos los elementos que integran el espacio en baliza, tal y como se requería, y como IW había dejado la baliza a popa, la regla 18 ya no se aplicaba entre OL e IW en el momento del contacto (véase la regla 18.1(b)).

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

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

IW no quedó exonerado por la regla 43.1(b) por infringir la regla 11 porque, cuando lo hizo, navegaba a sotavento del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, y no dentro de él.

OL podría haber evitado el contacto con IW, por lo que infringió la regla 14(a). Sin embargo, quedó exonerado por hacerlo en virtud de la regla 43.1(c), ya que era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones.

IW podría haber evitado el contacto, por lo que también infringió la regla 14(a). Sin embargo, IW no era el barco con derecho de paso, ni navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1. Por lo tanto, no fue exonerado por la regla 43.1(c).

Se desestima la apelación de IW. IW queda descalificado según las reglas 11 y 14(a).

CAN 1971/9; revisado por World Sailing, 2025

CASO 26

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

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

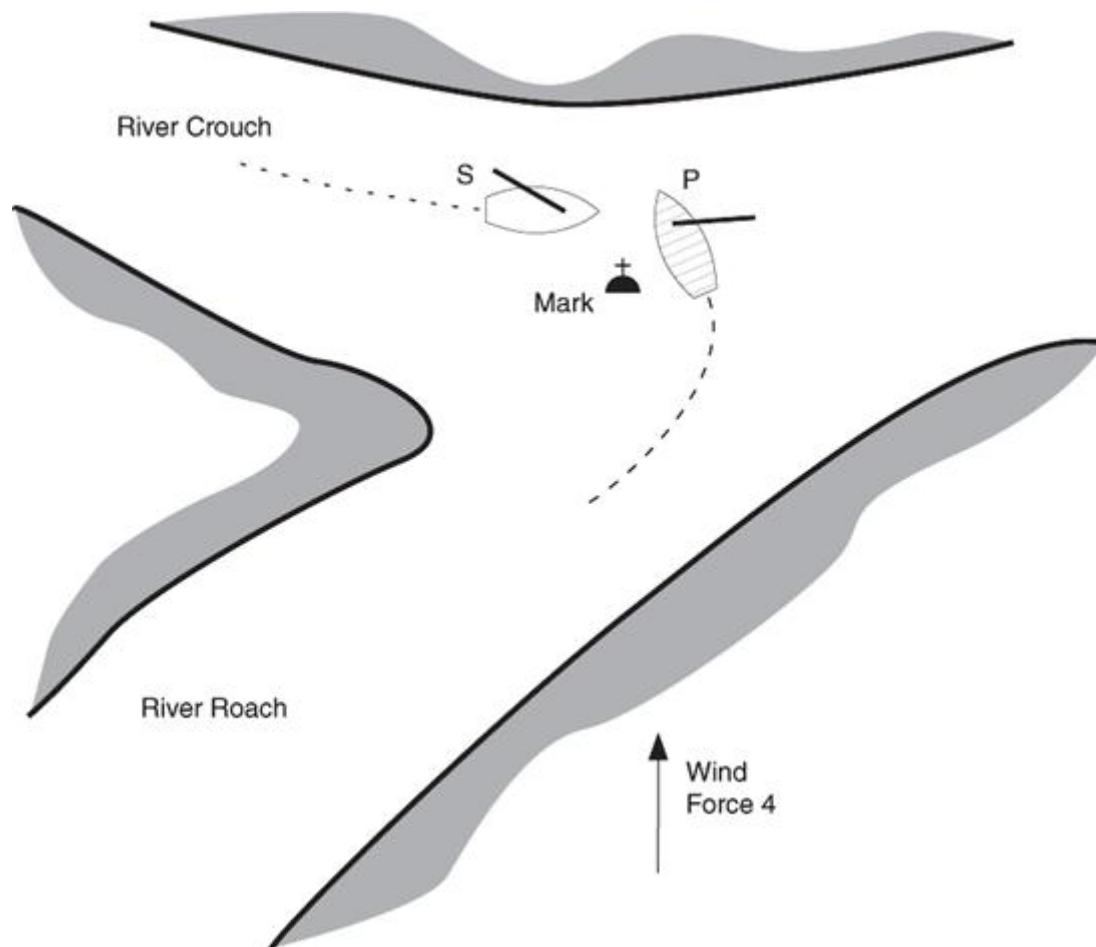
Regla 43.1(c), Exoneración

Regla 60.5(c), Protestas: Decisiones de las Protestas

Un barco con derecho de paso no está obligado a actuar para evitar una colisión hasta que sea evidente que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso hubiera podido evitar la colisión y ésta hubiera causado daños, deberá ser penalizado por infringir la regla 14.

Hechos

Un Soling, S, y un 505, P, en pruebas distintas, se acercaban a la misma baliza en rumbos opuestos. P estaba arriando su spinnaker y orzando para dejar la baliza por babor, y sin él saberlo, S debía dejar la baliza por estribor y se disponía a hacerlo.



P no oyó ninguna llamada y no se percató de la presencia de S hasta que los barcos se encontraron en las posiciones que se muestran en el esquema, momento en el que la tripulación de P vio a S. Gritó una advertencia y se apartó justo cuando la proa de S golpeó el casco de P detrás del palo, causando daños.

P protestó a S en virtud de la regla 14, alegando que S podría haber evitado la colisión una vez que quedó claro que P no se mantenía separado. S y dos testigos declararon que S no cambió su rumbo en ningún momento antes de la colisión. S, protestando en virtud de la regla 10, alegó que si hubiera cambiado de rumbo habría infringido la regla 16.1.

El comité de protestas descalificó a P en virtud de las reglas 10 y 14(a). P apeló.

Decisión

P, como barco que debía mantenerse separado, no mantuvo la vigilancia y no cumplió con su obligación principal de mantenerse separado y evitar el contacto. Incumplió tanto la regla 10 como la regla 14(a). Un objetivo importante de las reglas de la Parte 2 es evitar el contacto entre barcos. Para cumplir con la regla 14, todos los barcos, tengan o no derecho de paso, deben mantener la vigilancia, especialmente al acercarse a una baliza. Si P lo hubiera hecho, se habría percatado antes de la presencia de S y habría podido evitar la colisión.

La regla 18 no era aplicable porque S y P no estaban obligadas a dejar la baliza por la misma banda (véase la regla 18.1(a)).

La regla 14 exigía a S que actuara para evitar el contacto con P en el momento en que quedó claro que P no se mantenía separado. Antes de las posiciones que se muestran en el esquema, debería haber quedado claro que los barcos seguían rumbos convergentes y que P no se mantenía separado. En ese momento, S podría haber orzado y evitado el contacto con P. Esa alteración de rumbo por parte de S habría dado a P más espacio para mantenerse separado y no habría infringido la regla 16.1. S infringió la regla 14 y, dado que el contacto causó daños, no quedó exonerado por la regla 43.1(c) y debe ser penalizado (véase la regla 60.5(c)).

P fue correctamente descalificado en virtud de las reglas 10 y 14(a). S también es descalificado por infringir la regla 14.

GBR 1971/4

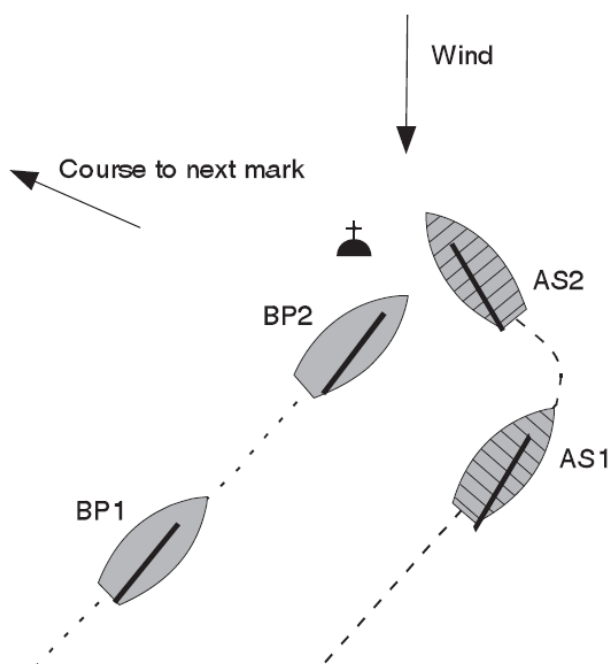
CASO 27

Regla 2, Navegación Leal
Regla 13, Virando por Avante
Regla 14, Evitar Contactos
Regla 15, Adquirir Derecho de Paso
Regla 43, Exoneración

Un barco no está obligado a prever que otro barco infringirá una regla. Cuando un barco adquiere el derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a que se le dé espacio para mantenerse separado.

Hechos

Cuando AS llegó a la zona, estaba libre a proa de BP. Entre las posiciones 1 y 2, AS, una eslora a sotavento y una eslora por delante de BP, viró por avante tan pronto como alcanzó la lay line de estribor. Casi inmediatamente fue golpeado y dañado por BP, que navegaba a unos diez nudos. El comité de protestas descalificó a AS por infringir la regla 15. También descalificó a BP en virtud de la regla 2, señalando que sabía que AS iba a virar, pero no hizo nada para evitar la colisión. BP apeló, alegando que no estaba obligado a anticipar una virada ilegal.



Decisión

Después de que AS alcanzara la zona, BP estaba obligado por la regla 12 a mantenerse separado de aquel y por la regla 18.2(a)(2) a darle espacio en baliza. Ambas obligaciones terminaron cuando AS pasó más allá de proa al viento (véanse las reglas 18.1(a)(1) y 18.2(b)). Cuando AS pasó más allá de proa al viento, BP se convirtió en el barco con derecho de paso según la regla 13 y mantuvo ese derecho hasta que AS tomó un rumbo de ceñida amurado a estribor. En ese momento, AS, que acababa de adquirir el derecho de paso según la regla 10, estaba obligado por la regla 15 a dar a BP espacio para mantenerse separado.

La colisión se produjo casi inmediatamente después de que AS tomara un rumbo de ceñida amurado a estribor. Por lo tanto, BP tuvo que tomar medidas evasivas antes de que AS arribara hacia un rumbo de ceñida. En ese momento, BP tenía derecho de paso según la regla 13, por lo que AS infringió la regla 13.

Es un principio de las reglas de derecho de paso, tal y como se precisa en la regla 15, que un barco que adquiere la obligación de mantenerse separado por una acción de otro barco tiene derecho a disponer de tiempo y espacio suficientes para responder. Cuando AS adquirió el derecho de paso según la regla 10, no dio a BP espacio para mantenerse separado e infringió la regla 15. Por último, AS infringió la regla 14(a) porque podría haber evitado el contacto virando de nuevo amurándose a babor después de pasar de proa al viento.

BP no tomó ninguna medida para evitar la colisión, pero ¿qué podría haber hecho? La segunda frase de la regla 14 establece que un barco con derecho de paso no tiene que actuar para evitar el contacto hasta que esté claro que el otro barco no se está manteniendo separado. Dada su velocidad y la distancia entre los barcos después de que quedara claro que AS no se mantenía separado, BP tuvo quizás uno o dos segundos para decidir qué hacer y luego hacerlo. Aunque era obvio que AS acabaría virando para rodear la baliza, ninguna regla exigía a BP anticipar que AS infringiría una regla.

BP infringió la regla 10, pero queda exonerado en virtud de la regla 43.1(a) o la regla 43.1(b). BP no infringió la regla 14 porque no era razonablemente posible que hubiera evitado la colisión después de que AS infringiera la regla 13. BP no violó ningún principio de deportividad o juego limpio y, por lo tanto, no infringió la regla 2.

Se estima la apelación de BP. Se le restituye su posición. AS sigue descalificado.

USA 1971/140

CASO 28

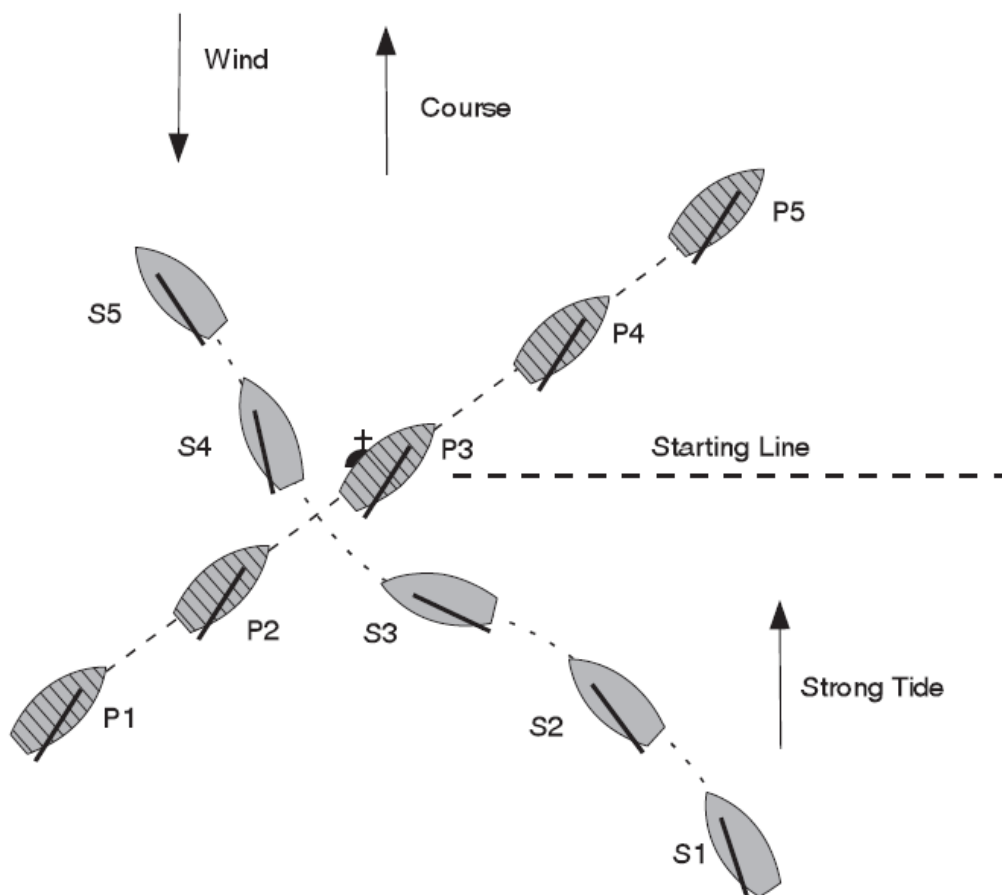
Regla 28.1, Navegar el Recorrido

Regla 32.1, Acortar o Anular Después de la Salida

Regla 43.1(a), Exoneración

Regla A5, Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

Cuando un barco infringe una regla y, como resultado, provoca que otro toque una baliza, el otro barco queda exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya desplazado, por cualquier motivo, no exime a un barco de su obligación de salir. Un comité de regatas solo podrá anular la prueba en virtud de la regla 32.1(c) cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente a la seguridad o la equidad de la competición.



Hechos

Cuando S y P, navegando de ceñida, se acercaban al extremo de babor de la línea de salida, una fuerte corriente los empujaba hacia la línea y la baliza de salida. Cuando S se encontraba a dos esloras de la baliza, avisó a P para que se mantuviera separado. No hubo respuesta, y S se vio obligado a arribar para evitar una colisión. Inmediatamente después de la señal de salida, P tocó la baliza. Cuando S orzó de nuevo hasta un rumbo de ceñida, en un rumbo hacia el lado equivocado de la baliza, ésta saltó desde debajo del casco de P y rebotó contra S. P no tomó ninguna penalización y S no volvió para salir entre las balizas de salida.

S protestó contra P en virtud de las reglas 10 y 31, y también solicitó reparación, pidiendo que se anulara la prueba, citando la regla 32.1(c). El comité de protestas descalificó a P por infringir las reglas 10 y 31, rechazó la solicitud de reparación de S y puntuó a S como DNS. Esta última decisión se remitió a la autoridad nacional para su confirmación o corrección, junto con una pregunta: si S hubiera vuelto a la salida como exige la regla 28.1, ¿se podría haber anulado la prueba en virtud de la regla 32.1(c) debido al desplazamiento de la baliza?

Decisión

Aunque S tocó la baliza, no se podía esperar que anticipara cómo se movería cuando otro barco la tocara. Por lo tanto, S fue exonerado por la regla 43.1(a) por infringir la regla 31, ya que fueron las dos infracciones de P las que provocaron que la baliza tocara a S. Sin embargo, S podría haber regresado y tomado la salida como exige la regla 28.1. El hecho de que la baliza de salida se moviera no le exime de su obligación de tomar la salida.

Dado que S no tomó la salida, el comité de regatas actuó correctamente al puntuarlo como DNS (véase la regla A5).

La regla 32.1(d) deja claro que el criterio más importante para anular una prueba es que, por alguna razón, la seguridad o la equidad de la competición se hayan visto afectadas negativamente. Las reglas 32.1(a), (b) y (c) dan ejemplos de razones que pueden justificar la anulación de una prueba; la regla 32.1(d) implica que puede haber otras razones. En este caso, el movimiento inesperado de la baliza de salida como resultado de que P navegara por encima de ella no justificaba la anulación de la prueba. De hecho, la posición exacta de una baliza cambia con frecuencia y de forma habitual como resultado del viento, la corriente, las olas o el contacto con un barco, aunque su ancla no se mueva. Dicho movimiento es un riesgo que los participantes deben aceptar y no justifica la anulación de una prueba.

RUS 1971

CASO 29

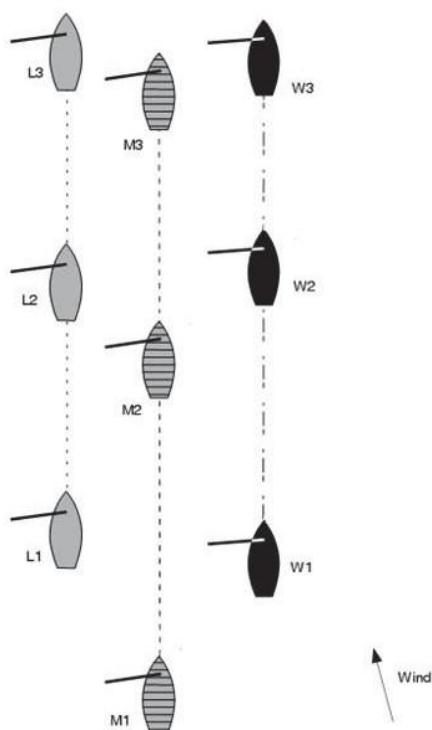
Definiciones, Obstáculo

Definiciones, Obstáculo Continuo

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

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

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



Hechos

Mientras navegaba en un tramo a favor del viento, W se comprometió con L cuando estaba casi dos esloras a barlovento de éste. Posteriormente, M navegó hacia el espacio entre L y W. Los tres barcos mantuvieron sus rumbos sin que el espacio entre L y W se redujera y sin contacto. W protestó a M por tomar un espacio al que no tenía derecho, citando las reglas 19.2(b) y 19.2(c). La protesta fue desestimada con el argumento de que W había dado espacio a M según lo exigido por la regla 19.2(b). W apeló.

Decisión

La Regla 11 exigía que W se mantuviera separado de L durante todo el incidente. Mientras M estaba libre a popa de L, la Regla 12 le exigía mantenerse separado de L, y después de que se comprometiera con L, la Regla 11 le exigía mantenerse separado de L. Como muestra el esquema, tanto M como W

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

cumplieron con estos requisitos.

Debido a que tanto W como M estaban obligados a mantenerse separados de L durante todo el incidente, L fue un obstáculo para W y M durante ese tiempo (ver la última frase de la definición «Obstáculo»). Sin embargo, debido a que L era un barco en movimiento, no era un obstáculo continuo para ellos (ver la definición «Obstáculo Continuo»). Cuando M se comprometió con W, la Regla 19.2(b) comenzó a aplicarse entre ellos. Esta regla exigía que W le diera a M espacio entre él y el obstáculo, a menos que no pudiera hacerlo desde el momento en que comenzó el compromiso. Como muestran claramente los hechos, W pudo darle a M ese espacio cuando comenzó el compromiso y continuó haciéndolo en todo momento hasta que los barcos terminaron. Por lo tanto, W cumplió con la Regla 19.2(b). La Regla 19.2(c) no se aplicó porque el obstáculo, L, no era un obstáculo continuo. M no infringió ninguna regla; por lo tanto, se desestima la apelación de W.

USA 1974/163

CASO 30

Definiciones, Mantenerse Separado

Definiciones, Obstáculo

Definiciones, Obstáculo Continuo

Regla 12, En la Misma Bordada, No comprometidos

Regla 14, Evitar Contactos

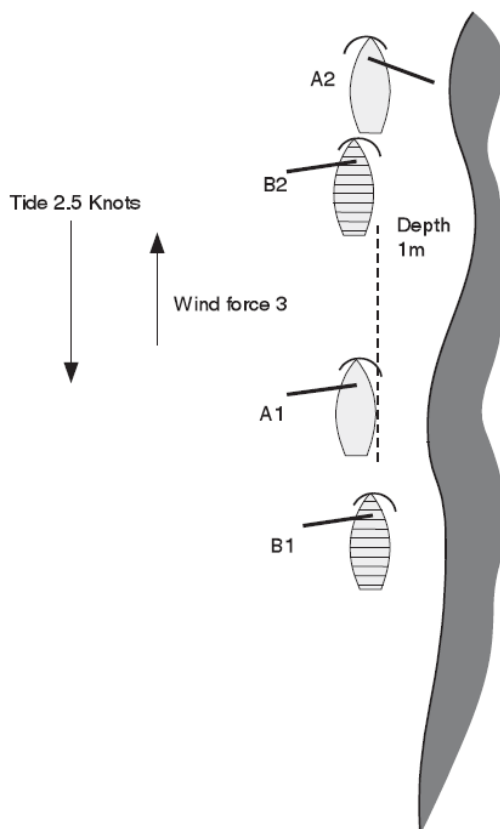
Regla 19, Espacio para Pasar un Obstáculo

Regla 43, Exoneración

Un barco que está libre a popa y que debe mantenerse separado, pero que colisiona con el barco que está libre a proa, infringe la regla de derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. Un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe, sin embargo, mantenerse separado.

Hechos

Los barcos A y B navegaban amurados a estribor, cerca de la costa, contra una fuerte marea vaciante y con una brisa de fuerza 3. En la posición 1, A no estaba más de media eslora por delante de B. B cubrió a A, lo que provocó que A redujera la velocidad y, en la posición 2, trasluchara involuntariamente. Esto fue seguido inmediatamente por una colisión, aunque sin daños ni lesiones, y B protestó contra A bajo la regla 10. Hubo acuerdo sobre los hechos y ambos barcos fueron descalificados: B por la regla 12 porque, justo antes de que A trasluchara, B estaba demasiado cerca de A para mantenerse separado, y A por la regla 10 por no mantenerse separado de un barco amurado a estribor.



A apeló alegando que la acción de B le obligó a infringir la regla 10. El comité de protestas, al comentar la apelación, declaró que B causó tanto la trasluchada de A como la colisión al no mantenerse separado cuando ambos barcos estaban en la misma bordada.

Decisión

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

Cuando B estaba libre a popa de A, la regla 12 le exigía mantenerse separado, pero no lo hizo. Su infracción ocurrió antes de la colisión, en el momento en que A necesitó por primera vez «realizar acciones para evitarlo» (véase la definición «Mantenerse Separado»).

Cuando B colisionó con A, también infringió la regla 14(a). Sin embargo, en ese momento tenía derecho de paso según la regla 10 y, como no hubo daños ni lesiones, fue exonerado por la regla 43.1(c) por esa infracción.

Después de trasluchar, A se convirtió en el barco que debía mantenerse separado según la regla 10, incluso a pesar de no haber trasluchado intencionadamente. Infringió esa regla, pero solo porque la infracción de la regla 12 por parte de B hizo imposible que A se mantuviera separado. A no infringió la regla 14(a) porque no le fue «razonablemente posible» evitar el contacto.

En consecuencia, B fue descalificado correctamente por el comité de protestas según la regla 12. Sin embargo, A es exonerado por la regla 43.1(a) por infringir la regla 10. Se estima la apelación de A y debe ser reclasificado.

GBR 1974/3

CASO 31

Deportividad y las Reglas

Regla 2, Navegación Leal

Regla 26, Sistema de Salidas

Regla 29.1, Llamadas: Llamada Individual

Regla 61.4(b)(1), Reparaciones

Regla 61.4(c), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Señales de Regata: Señales de Llamada, X

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

Hechos

En la salida de una prueba, la señal visual de llamada individual exigida por la regla 29.1 se hizo correctamente, pero no así la señal fónica exigida. A, uno de los barcos llamados, no regresó, fue puntuado como OCS y posteriormente solicitó reparación alegando que había salido simultáneamente con la señal de salida y no había oído ninguna señal fónica de llamada.

El comité de protestas estableció que, al darse la señal de salida, A no estaba completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida. Ajustó la puntuación de A dándole un puesto de llegada como reparación debido a la ausencia de la señal fónica. Esto cambió el puesto de llegada del barco B. B solicitó entonces reparación, alegando que su puesto de llegada se vio afectado al considerar que otorgar un puesto de llegada a A fue una decisión inadecuada. No se concedió reparación a B, y éste apeló alegando que la regla 26 establece que «la ausencia de una señal fónica no se tomará en cuenta».

Decisión

La Regla 61.4(b)(1) tiene tres requisitos para otorgar una reparación. El primero es que haya ocurrido «una acción u omisión inadecuada». Aquí, el comité de regatas no hizo la señal fónica requerida por la regla 29.1, una omisión que fue claramente inadecuada. El segundo requisito es que el puesto de llegada de un barco haya sido «significativamente perjudicado». Aquí, este requisito se cumple ya que A fue puntuado como OCS. El tercer requisito es que un barco sufrió las consecuencias de la acción u omisión inadecuada «sin ninguna culpa por su parte». Aquí, A no influyó en manera alguna en causar que el comité de regatas omitiera la señal fónica y pensó que había salido correctamente.

La exigencia de la regla 29.1 y de las Señales de Regata con respecto a la emisión de una señal fónica cuando se muestra la bandera X es esencial para llamar la atención de los barcos sobre el hecho de que uno o más están siendo llamados. Cuando se omite la señal fónica de una llamada individual, y un barco llamado que está en una posición que le permita oír una señal fónica no ve la señal visual y no regresa, tiene derecho a una reparación. Sin embargo, un barco que se da cuenta de que estaba en el lado del recorrido de la línea no tiene derecho a una reparación y debe cumplir con las reglas 28.1 y, si corresponde, la regla 30.1. Si no lo hace, infringe esas reglas. Además, no cumple con el primer

Principio Básico, Deportividad y Reglas, e infringe la regla 2.

Cuando se decide que un barco tiene derecho a una reparación, la regla 61.4(c) exige que el comité de protestas «hará un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados». Cuando la situación involucra a un barco puntuado como OCS, si la reparación otorgada es ajustar la puntuación de la regata o el puesto de llegada del barco, debe reflejar el hecho de que, generalmente, cuando un barco llamado regresa al lado de pre-salida de la línea después de su señal de salida, normalmente sale algún tiempo después que los barcos que no fueron llamados. Se debe dar una compensación por ese tiempo.

En cuanto a la solicitud de B, la disposición de la regla 26 de que «la ausencia de una señal fónica no se tomará en cuenta» se aplica solo a las señales de atención, preparación, un minuto y salida. Cuando se da la señal de llamada individual, se requieren tanto las señales visuales como las fónicas, a menos que las instrucciones de regata indiquen lo contrario.

Se desestima la apelación de B. Se confirma la decisión del comité de protestas de otorgar una reparación a A.

GBR 1974/7

CASO 32

Definiciones, Terminar

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

Un participante tiene derecho a consultar exclusivamente el anuncio o las instrucciones de regata escritas para obtener todos los detalles relacionados con el recorrido. Si el comité de regatas desea cambiar la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada para terminar, deberá indicarlo en las instrucciones de regata. Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos en regata gana ni pierde como resultado, una forma adecuada y justa de reparación es puntuar a todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

Hechos

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

1. Todas las pruebas se navegarán bajo el Reglamento de Regata a Vela, excepto según se modifique a continuación.
2. Se realizará una reunión informativa en la sala del club 60 minutos antes del inicio de la primera prueba cada día.
3. El recorrido acortado se señalará con dos cañonazos y el izado de la bandera S y la bandera de clase. Los barcos de esa clase rodearán la baliza que está a punto de ser rodeada por el barco líder e irán directamente a la línea de llegada. Esta instrucción de regata modifica la regla 32.2.

Las instrucciones de regata no contenían indicación alguna que cambiara la dirección en la que se requería que los barcos cruzaran la línea de llegada para terminar. Sin embargo, en una de las reuniones informativas, el oficial de regata intentó aclarar la frase «ir directamente a la línea de llegada» en el punto 3, afirmando que cuando se acortara el recorrido, todos los barcos deberían cruzar la línea de llegada en dirección a barlovento. Esto aseguraría que todas las clases, algunas de las cuales podrían estar terminando desde diferentes balizas, terminaran en la misma dirección, incluso si esa no fuera la dirección del recorrido desde la baliza en la que se acortó el recorrido.

Posteriormente, se acortó una prueba. Seis barcos, que no habían asistido a la reunión informativa, siguieron las instrucciones de regata escritas y cruzaron la línea de llegada desde el lado del recorrido de la línea. Para cruzar la línea desde su lado del recorrido, fue necesario que esos barcos cruzaran navegando en popa. Los seis barcos fueron puntuados como no terminados y solicitaron reparación. Los barcos alegaron que el comité de regatas había cambiado indebidamente la dirección de la Llegada y no había seguido los requisitos de la regla 90.2(c). El comité de protestas estimó sus solicitudes de reparación basándose en los motivos que habían citado, y decidió que la forma de reparación apropiada y justa era puntuar a todos los barcos de la regata en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

El comité de regatas apeló a la autoridad nacional, afirmando que las sesiones informativas eran una parte numerada de las instrucciones de regata, que todos los participantes deberían haber asistido y que las reuniones informativas constituían un procedimiento para dar instrucciones orales. Además, argumentó que las instrucciones de regata no se modificaron, sino que el oficial de regata simplemente aclaró lo que significaban las palabras «ir directamente a la línea de llegada».

Decisión

Apelación desestimada.

La definición «Terminar» permite que las instrucciones de regata cambien «la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada para Terminar». Sin embargo, las instrucciones de regata para el evento no lo hicieron. Si el comité de regatas hubiera querido cambiar la dirección en la que los barcos debían cruzar la línea de llegada en caso de acortar el recorrido, tendría que haberlo indicado claramente en las instrucciones de regata.

Las observaciones del oficial de regata fueron más que una mera aclaración. Esto se demuestra por el hecho de que los barcos que no asistieron a la reunión actuaron como lo hicieron. Los competidores tienen derecho a consultar exclusivamente las instrucciones de regata y sus modificaciones para todos los detalles del recorrido. La Regla 90.2(c) exige que las modificaciones de las instrucciones de regata se hagan por escrito.

GBR 1975/3, revisada en profundidad por World Sailing, 2025

CASO 33

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Comprometidos

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

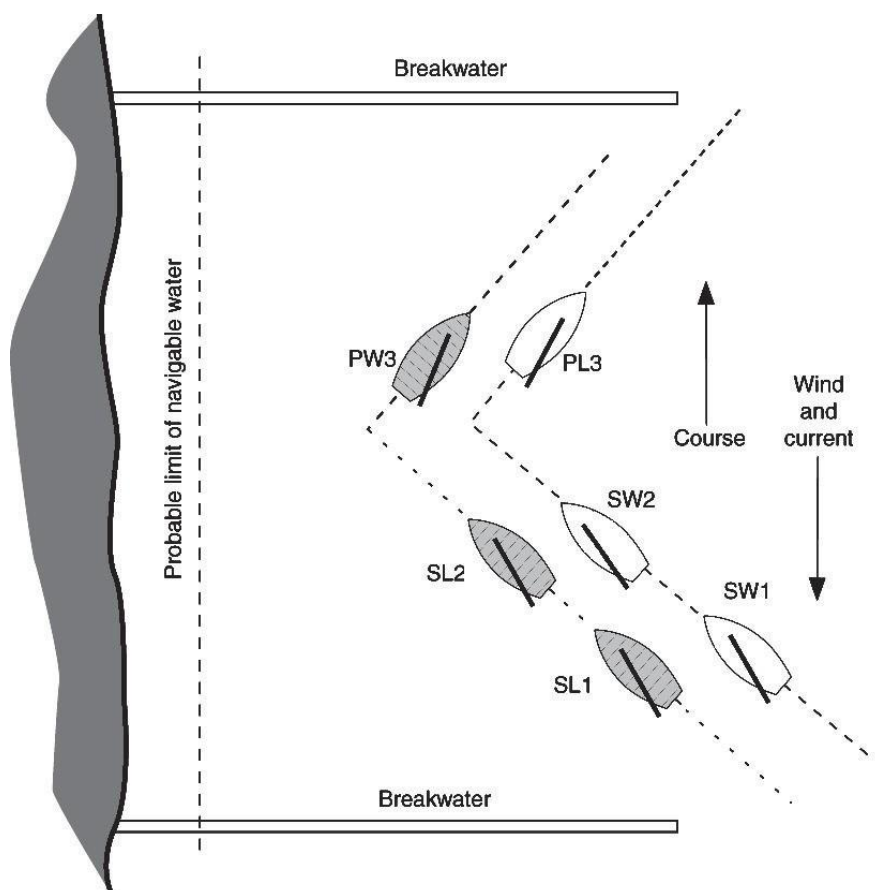
Regla 20.1, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo: Voz

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

Cuando un barco que se aproxima a un obstáculo da una voz de «espacio para virar», pero lo hace antes del momento en que necesita comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de forma segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, incluso si la petición infringe la regla 20.1(a), el barco al que se le da la voz debe responder. Un barco comprometido por el interior tiene derecho a espacio entre el barco exterior y un obstáculo según la regla 19.2(b) aunque haya virado a la posición de compromiso interior.

Hechos para la Pregunta 1

Hay varios espigones que se proyectan desde la orilla a intervalos bastante regulares con una cantidad y profundidad de agua razonables entre ellos. Para ser competitivo al ceñir en contra de la corriente, es ventajoso virar dentro y fuera del área entre espigones adyacentes. SL y SW, pequeños barcos de quilla, entran comprometidos en una de estas áreas, amurados a estribor. En ausencia de SW, SL viraría en un punto donde, amurado babor y ciñendo, libraría por muy poco el extremo del siguiente espigón.



Pregunta 1

Si en la posición 2 SL diera una voz de «Espacio para virar», ¿estaría SW obligado a responder como exige la regla 20.2(c)?

Respuesta 1

Sí. SW está obligado a responder según las reglas 20.2(b) y 20.2(c), incluso si en la posición 2 SL aún no estaba en peligro de encallar y su voz, por lo tanto, infringiría la regla 20.1(a). Para evitar infringir la regla 20.1(a), SL no debe dar la voz antes del momento en que necesite comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo con seguridad.

Hechos Adicionales para la Pregunta 2

SL no da la voz «Espacio para virar». Sin embargo, SW vira por adelante entre las posiciones 2 y 3 en un punto donde, después de completar su virada, su rumbo de ceñida pasa justo a sotavento del extremo del espigón más lejano. Al ver a SW comenzar a virar, SL también comienza a virar inmediatamente.

Pregunta 2

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

Respuesta 2

Sí. Cuando SW vira por adelante, SL puede virar sin infringir ninguna regla. Cuando SW pasa más allá de proa al viento, el compromiso entre él y SL deja de existir, porque entonces están en bordadas opuestas y navegando a menos de 90 grados del viento real (ver la definición «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso»). Un nuevo compromiso comienza cuando SL pasa más allá de proa al viento, momento en el cual los barcos están nuevamente en la misma bordada. Después de que comienza el nuevo compromiso, PL puede, arribando, darle fácilmente a PW espacio entre él y el espigón. Por lo tanto, se aplica la regla 19.2(b) y, siempre que PL y PW permanezcan comprometidos, aquella exige que PL dé a PW ese espacio.

GBR 1975/8

CASO 34

Regla 2, Navegación Leal

Regla 61.4(b)(5), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

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

Obstaculizar a otro barco puede ser una infracción de la regla 2 y la base para conceder una reparación y para una acción según la regla 69.2.

Hechos

Al comenzar la sexta y última prueba de un campeonato, la puntuación acumulada de A era tal que la única forma en que podía perder el premio era que B terminara por delante de él y entre los tres primeros de los 48 participantes. A cruzó la línea prematuramente y fue llamado por altavoz. Aproximadamente entre 70 y 100 metros más allá de la línea de salida, dio la vuelta, pero solo había navegado entre 20 y 30 metros hacia la línea cuando se encontró con B, que había salido correctamente. En lugar de continuar hacia el lado de pre-salida de la línea, A giró y comenzó a obstaculizar a B desventándolo de cerca.

El comité de regatas llamó otra vez a A, indicándole que todavía estaba más allá de la línea, y recibió un gesto de reconocimiento a cambio, pero A continuó navegando el recorrido, obstaculizando a B durante todo el tramo de ceñida. Cuando A y B llegaron a la baliza de barlovento, eran penúltimo y último respectivamente, momento en el que A se retiró. B finalmente terminó en el puesto 22.

Dado que era obvio para el comité de regatas que A continuó compitiendo únicamente con el propósito de obstaculizar a B, protestó a A según la regla 2. A, que había sido puntuado como OCS, fue descalificado por el comité de protesta por infringir la regla 2 y, por lo tanto, puntuado como DNE, «descalificación que no es excluible». A apeló, afirmando que creía haber regresado y salido correctamente.

Decisión

Se desestima la apelación de A. De los hechos probados se desprende claramente que A sabía que no había salido como exigía la regla 28.1, y que decidió no hacerlo. Los hechos pueden apelarse. La decisión del comité de protestas fue adecuada.

B podría haber solicitado una reparación y tenía derecho a recibirla según la regla 61.4(b)(5).

Los hechos muestran una infracción de la deportividad y, por lo tanto, de la regla 2. El comité de protestas también podría haber convocado una audiencia según la regla 69.2, como resultado de la cual podría haber descalificado a A de toda la serie o tomado otra medida según establece la regla 69.2(h).

A no habría infringido la regla 2 si hubiera regresado al lado de pre-salida de la línea de salida y hubiera salido y, después de haberlo hecho y sin infringir intencionadamente ninguna regla, hubiera logrado adelantar y pasar a B y luego lo hubiera desventado de cerca.

Véase el caso 78.

NOR 1975/1

CASO 35

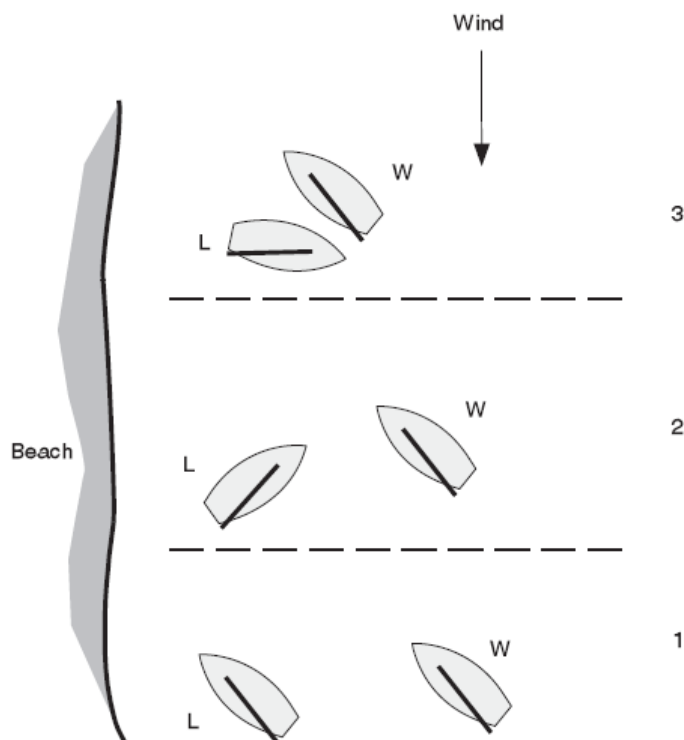
Definiciones, Espacio

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

Cuando un barco da una voz de «Espacio para virar» ante un obstáculo y el barco llamado responde «Vira», y el barco que da la voz es, a continuación, capaz de virar por avante y evitar al barco llamado de acuerdo con el buen hacer marinero, el barco llamado ha cumplido con la regla 20.2(c).

Hechos

Según dos barcos en ceñida se acercaban a la orilla, L dio a W la voz de «Espacio para virar». W respondió «Vira» y L viró por avante inmediatamente. Después de virar, L arribó de forma controlada y pasó por la popa de W, a la que libró por tres pies (1 m) o más. L protestó a W según la regla 20.2(c). Los barcos tenían 15 pies (4,5 m) de eslora y el viento era moderado. El comité de protestas resolvió que W no dio el espacio requerido por la regla 20.2(c) y le descalificó. W apeló.



Decisión

Se estima la apelación de W y se le reclasifica. L tuvo la capacidad de virar por avante y evitar a W mientras maniobraba con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero. Por lo tanto, W cumplió con su obligación según la regla 20.2(c) de dar espacio a L, según se define en la definición «Espacio».

USA 1976/189

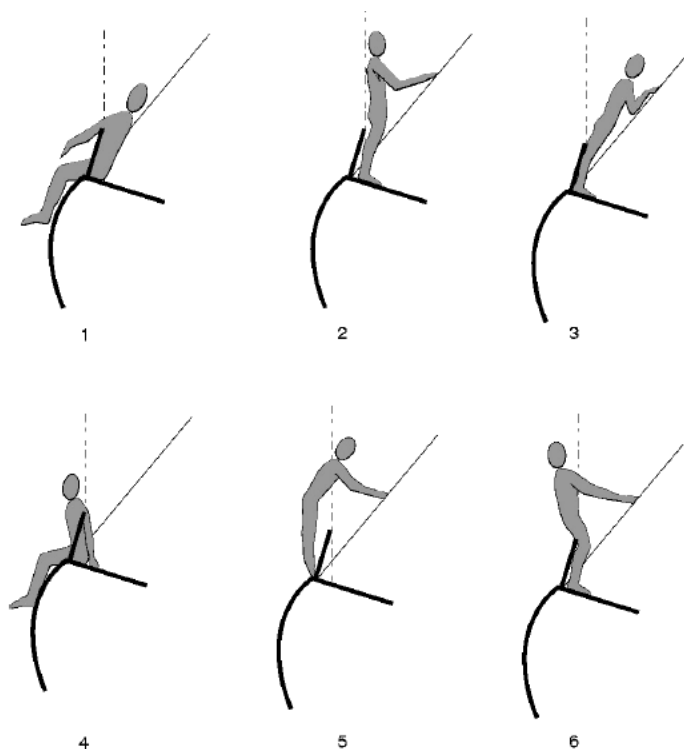
CASO 36

Regla 49.2, Posición de los Tripulantes; Guardamancebos

Posicionamiento de los miembros de la tripulación en relación con los guardamancebos.

Hechos

Un barco de crucero de altura, mientras navegaba de ceñida, tuvo a un miembro de la tripulación posicionado, durante varios minutos y en dos ocasiones, junto a los obenques con los pies en la cubierta y las piernas dentro pero tocando los guardamancebos. Aunque su torso estaba sustancialmente erguido, parte de él estaba fuera de una línea imaginaria proyectada verticalmente desde la parte superior de los guardamancebos. El barco fue descalificado según la regla 49.2 y apeló.



Decisión

Se desestima la apelación. Para aclarar la regla, el dibujo muestra posibles posiciones de la tripulación. La posición 6 es la posición del miembro de la tripulación del apelante. Las posiciones 1, 2 y 3 no infringen la regla; las posiciones 5 y 6 sí la infringen. En barcos equipados con un único guardamancebo, la posición 4 infringe la regla. En barcos equipados con dos guardamancebos, un miembro de la tripulación sentado en cubierta mirando hacia afuera con la cintura por dentro del guardamancebos inferior y la parte superior del cuerpo por fuera del guardamancebos superior, como se muestra en la posición 4, no infringe la regla.

CASO 37

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

Regla 61.4(b)(1), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Cada prueba de una regata es una prueba independiente. En una regata multiclase, la anulación puede resultar adecuada para algunas clases, pero no para todas.

Hechos

En la tercera prueba de una regata para cada una de 15 clases de vela de altura, todas las clases navegaron el mismo recorrido en el que resultó que una baliza de través se había movido casi una milla (1,9 kilómetros) de su posición. Por ello, varios barcos de diferentes clases solicitaron reparación. La baliza se había movido de su posición más de una hora antes de que cualquiera de los barcos de las dos últimas clases la alcanzara. Ninguno de los barcos de esas dos clases solicitó reparación. El comité de protestas, sin embargo, anuló las pruebas para todas las clases. Los barcos de las dos últimas clases solicitaron entonces reparación, alegando que la anulación de sus regatas fue inadecuada. La reparación fue denegada. Apelaron.

Decisión

El comité de protestas erró al no distinguir entre los diferentes procedimientos bajo los cuales se puede anular una prueba. El comité de regatas podría haber anulado las pruebas bajo la regla 32.1(c) porque la baliza estaba fuera de posición. Sin embargo, no lo hizo, y pareció haberse conformado con dejar que las pruebas se mantuvieran.

Si el comité de protestas hubiera abordado la cuestión clase por clase, prueba por prueba, habría determinado que no había ningún requisito o necesidad de anular las pruebas de las dos últimas clases. Puede haber habido razones suficientes para anular las regatas de algunas clases, pero el comité de protestas se equivocó al anular las pruebas para las clases en las que no se solicitó reparación. Su decisión de hacerlo fue una «acción inadecuada» en el sentido de la regla 61.4(b)(1). Se estiman las apelaciones, y se reclasifica en sus puestos de llegada a todos los barcos en las pruebas de las dos clases en cuestión.

USA 1977/200

CASO 38

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA) tiene como objetivo garantizar la seguridad de los buques en el mar, evitando situaciones que puedan provocar colisiones. Cuando las reglas de derecho de paso del RIPA reemplazan las reglas de la Parte 2, prohíben efectivamente que un barco con derecho de paso altere su rumbo hacia el barco obligado a mantenerse separado cuando está cerca de éste.

Hechos

El anuncio de regatas para una prueba nocturna había reemplazado, entre el ocaso y el orto, las reglas de la Parte 2 con las reglas de derecho de paso del RIPA. Aproximadamente a las 00:30, L y W navegaban amurados a estribor en rumbos paralelos, separados por unas dos esloras de distancia. W estaba libre a popa de L y en una trayectoria a barlovento de la trayectoria de L, y se acercaba constantemente a L. L cambió de rumbo a estribor, obligando a W a responder para evitar una colisión. W protestó a L alegando que «orzar estaba prohibido por la noche». El comité de protestas confirmó la protesta bajo el RIPA, Parte B, Sección II, regla 17. L apeló alegando que el comité de protestas había aplicado incorrectamente las reglas relevantes del RIPA.

Decisión

La regla 13(a) del RIPA establece que «todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado», y la regla 13(b) establece «Se considerará que un buque está alcanzando a otro cuando se le aproxime desde una dirección de más de 22,5 grados a popa de su través, es decir, en una posición tal con respecto al buque que está alcanzando, que de noche solo podría ver la luz de alcance de dicho buque, pero ninguna de sus luces de costado». En el caso anterior, W era el buque que alcanzaba. La regla 13(d) establece: «Cualquier alteración posterior del rumbo entre los dos buques no... eximirá [al buque que alcanza] del deber de mantenerse apartado del buque alcanzado hasta que lo haya pasado y quede libre».

El buque alcanzado, en este caso L, tiene obligaciones hacia el buque que alcanza. Estas se encuentran en la regla 17, que establece en parte: «Cuando uno de los dos buques deba mantenerse apartado, el otro mantendrá su rumbo y velocidad». Es esta regla la que prohíbe la maniobra de regata conocida como «orzar» mientras los barcos estén tan cerca que la orzada de L obligue a W a alterar su rumbo para evitar el contacto. Por lo tanto, la apelación de L es desestimada y se mantiene la decisión del comité de protesta de penalizarlo.

CAN 1976/32

CASO 39

Deportividad y las Reglas

Regla 60.1, Protestas; Derecho a Protestar

Un comité de protestas no está obligado a protestar a un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los participantes.

Hechos

A lo largo de una serie de cinco pruebas, A participó con una tripulación de tres personas. Después de la última prueba, B y otros protestaron conjuntamente contra A, alegando que había infringido una regla de clase que limitaba la tripulación a dos personas. Esta fue la primera protesta relacionada con el asunto. La protesta se consideró inválida porque los cascos de los barcos que protestaban medían más de 6 metros de eslora, pero ninguno de los barcos mostró una bandera roja (véanse las reglas 60.2(a)(1) y 63.4(a)(1)). Esta decisión fue apelada con el argumento de que el comité de regatas debería, por iniciativa propia, haber protestado contra A en todas las pruebas.

Decisión

Según lo dispuesto en la regla 63.4(a), la protesta fue inválida porque no se mostró ninguna bandera roja como exige la regla 60.2(a)(1). Estimar esta apelación equivaldría a concluir que un comité de regatas debe conocer las reglas de clase de cada clase, y que luego tiene la obligación de hacerlas cumplir cuando los propios miembros de la clase no lo hacen. No se impone tal obligación a un comité de regatas. Además, la regla 60.1 es claramente discrecional, ya que dice que «Un comité puede (énfasis añadido) protestar a un barco».

Como se establece en el primer Principio Básico, «Deportividad y las Reglas», «en el deporte de la vela los participantes se rigen por un conjunto de reglas y se espera de ellos que las cumplan y las hagan cumplir». La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae, por lo tanto, en los participantes.

Se desestima la apelación y se mantiene la decisión del comité de protestas.

CAN 1977/35

CASO 40

Regla 46, Responsable

Regla 75.1, Inscribirse en una Regata

A menos que se indique específicamente lo contrario en las reglas de la clase, el anuncio o las instrucciones de regata, el propietario u otra persona responsable de un barco es libre de decidir quién la timonea en una prueba, siempre que no se infrinja la regla 46.

Hechos

En una serie, A fue inscrito por su propietario, quien lo timoneó en la prueba 1. En las pruebas 2 y 3 fue timoneado por otra persona de la que no se había recibido ninguna inscripción. El comité de regatas lo protestó, alegando que había infringido la regla 11(e) de la clase en las pruebas 2 y 3. La regla 11(e) de la clase dice: «La distribución de tareas entre el timonel y la tripulación queda enteramente a discreción del timonel, a menos que se estipule lo contrario en las instrucciones de regata».

El comité de protestas decidió que en las pruebas 2 y 3 A ni estaba inscrito ni era un participante y lo puntuó como DNS en esas pruebas, declarando que la regla 11(e) de la clase no permitía la sustitución permanente del timonel durante una prueba o pruebas enteras, ya que el único propósito de eso sería mejorar las posibilidades de un barco para ganar una serie. A apeló.

Decisión

Se estima la apelación de A. El propietario de un barco puede designar a otra persona para que lo timonee. Es el barco el que se inscribe en una regata (véase la regla 75.1) y, a menos que se disponga específicamente lo contrario en las reglas de la clase, el anuncio o las instrucciones de regata (lo cual no fue así en este caso), la decisión de quién lo timonea en cualquier momento, siempre que no se infrinja la regla 46, corresponde a su propietario u otra persona responsable. A fue inscrito correctamente en la regata, y la puntuación de su serie se basará en sus puestos de llegada en las tres pruebas.

GBR 1977/2

CASO 41

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Comprometidos

Definiciones, Obstáculo

Definiciones, Obstáculo Continuo

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

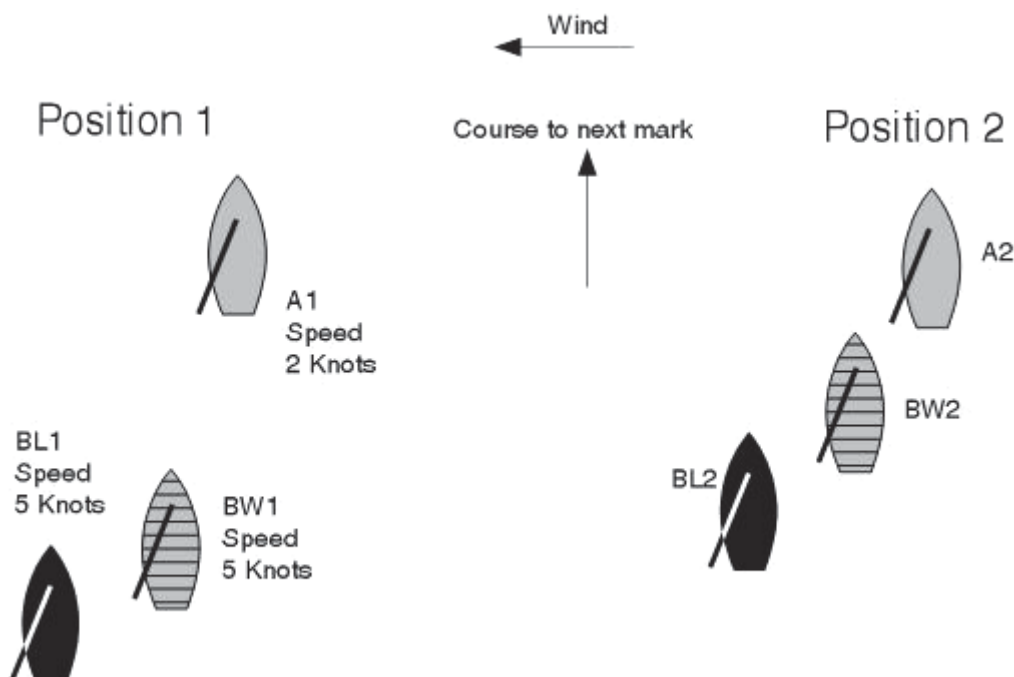
Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos

Regla 19.2, Espacio para pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo.

Una discusión sobre cómo la regla 19.2(b) y las definiciones «Obstáculo», «Obstáculo Continuo» y «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso» se aplican cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan a sotavento de un barco que está más delante en la misma bordada. No hay obligación de pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

Hechos

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



Pregunta 1

¿Cuáles son las reglas aplicables

- mientras BW y BL están adelantando a A?
- después de que BW se compromete a sotavento de A en la posición 2?

Respuesta 1

Dado que BW había alcanzado a BL desde libre a popa antes de que los barcos llegaran a la posición 1, la regla 17 no se aplica entre BW y BL en ningún momento durante el incidente.

Mientras BW y BL están alcanzando a A, la regla 12 exige que tanto BL como BW se mantengan separados de A. Por lo tanto, como establece la última frase de la definición de «Obstáculo», A es un obstáculo tanto para BL como para BW. Sin embargo, A no es un obstáculo continuo, como establece la última frase de la definición de «Obstáculo Continuo». BL puede elegir pasar a A por cualquiera de los lados (véase la regla 19.2(a)). BL elige pasar a A por sotavento. Durante el intervalo de tiempo en que BW está entre BL y A y tanto BW como BL aún están libres a popa de A, la regla 19.2(b) exige que BL, el barco exterior, le dé a BW, el barco interior, espacio para pasar entre él y A, el obstáculo.

Cuando BW se compromete con A, las reglas aplicables cambian: BL está comprometido con A porque BW está entre A y BL (véase la cuarta frase de la definición de «Libre a popa y Libre a proa; Compromiso»); la regla 12 deja de aplicarse; BL y BW obtienen derecho de paso según la regla 11 sobre A, por lo que A deja de ser un obstáculo para BW y BL, y BL se convierte en un obstáculo para BW y A; inicialmente, la regla 15 exige que tanto BL como BW den a A espacio para mantenerse separado; y, tan pronto como pueda hacerlo, A está obligado por la regla 19.2(b) a darle a BW espacio para pasar entre A y BL.

Pregunta 2

Cuando un barco tiene derecho a espacio según la regla 19.2(b), ¿está obligado a pedir espacio?

Respuesta 2

No. Un barco con derecho a espacio según la regla 19.2(b) no está obligado a pedir espacio, aunque es prudente hacerlo para evitar malentendidos.

GBR 1977/6



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 42

Suprimido

CASO 43

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso

Regla 10, En Bordadas Opuestas

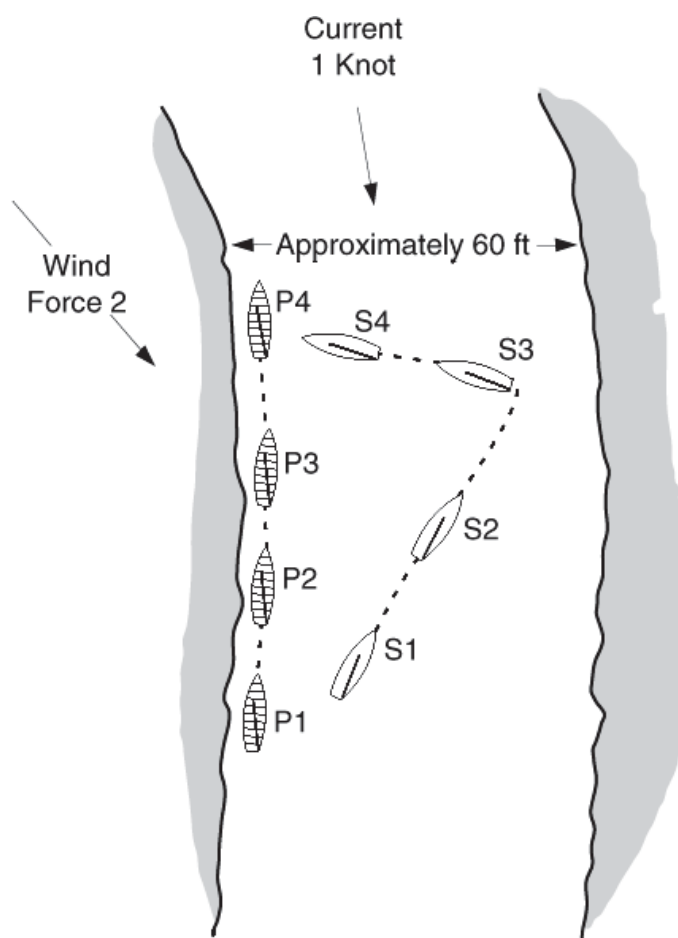
Regla 14, Evitar Contactos

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

Un barco amurado a babor que navega en paralelo y cerca de un obstáculo debe mantenerse separado de un barco que ha completado su virada por adelante amurándose a estribor y se acerca en rumbo de colisión.

Hechos

P navega río arriba, de ceñida y amurado a babor, muy cerca de la orilla. S, incapaz de ceñir tanto como P, se ve obligado a alejarse de la orilla. Luego vira por adelante amurándose a estribor e inmediatamente grita «Estribor» a P. P sigue navegando y, cuando llega a una posición en la que no puede orzar sin chocar con la orilla o arribar sin colisionar con S, le pide espacio a S.



Pregunta

¿Qué regla o reglas se aplican?

Respuesta

P está sujeto a la regla 10 y debe mantenerse separado. P también está obligado por la regla 14 a evitar el contacto si es razonablemente posible. S establece el derecho de paso sobre P cuando vira a estribor, pero debe respetar las reglas 13 y 15. S cumple con el requisito de la regla 13 al no virar tan cerca que P tenga que éste tomar una acción evasiva antes de que S alcance su rumbo de ceñida. Después de que S adquiere el derecho de paso sobre P bajo la regla 10, S cumple con la regla 15 al darle inicialmente a P espacio para mantenerse separado.

La regla 19.2(b) no se aplica porque S y P están en bordadas opuestas, no están ambos navegando a más de 90 grados del viento real, y por lo tanto no están comprometidos en las posiciones 3 y 4 (ver la última frase de la definición «Libre a popa y Libre a proa; Compromiso»). La regla 20 no se aplica porque P y S no están en la misma bordada. Por lo tanto, S no está obligado a darle espacio a P en respuesta a la voz de P para pedir espacio. Sin embargo, después de que queda claro que P no se mantiene separado, la regla 14 exige a S, si es razonablemente posible, evitar el contacto con P. S se habría arriesgado a la descalificación si hubiera habido contacto que causara daños o lesiones.

GBR 1978/5

CASO 44

Regla 5, Reglas que Rigen a las Autoridades Organizadoras y a los Comités de Regata

Regla 61.2, Reparaciones: Solicitud de Reparación

Regla 61.4(b)(1), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Regla 63.2(c), Celebración de Audiencias: Audiencias

Un barco no puede protestar a un comité de regatas por infringir una regla. Sin embargo, si intenta hacerlo, su «protesta» puede cumplir los requisitos de una solicitud de reparación, en cuyo caso el comité de protestas la tratará en consecuencia.

Hechos

En las instrucciones de regata para un evento multiclase, la instrucción 18 establecía que la línea de salida y la primera baliza se colocarían de manera que el primer tramo se navegara hacia barlovento. Después de que el comité de regatas lo hiciera y hubiera dado la salida a una clase, el viento roló unos 55 grados. La clase Finn era la siguiente en salir, pero la primera baliza no se pudo mover, ya que la clase anterior todavía navegaba hacia ella y estaba muy próxima. Cuando los Finns salieron, ninguno pudo ir directo a la primera baliza en una sola bordada, pero un role posterior del viento permitió que algunos lo hicieran. El barco A «protestó al comité de regatas», afirmando que, según la regla 5 y la definición de Regla, la instrucción de regata 18 era una regla y el comité de regatas la había infringido.

El comité de protestas quedó convencido de que el primer tramo del recorrido no era un tramo «de barlovento» en el sentido de las instrucciones de regata. Por otro lado, no encontró pruebas que sugirieran que, según los términos de la regla 61.4(b)(1), la puntuación o el puesto de A en la prueba o serie se hubieran empeorado, sin culpa suya, porque el primer tramo no fuera un tramo «de barlovento». El comité de protestas dictaminó que los resultados de la regata debían mantenerse.

A apeló, afirmando que su protesta no se había basado en una solicitud de reparación según la regla 61.4(b)(1). Se basaba simplemente en el hecho de que el comité de regatas no había cumplido con la instrucción de regata 18, una regla, ni con la regla 5, que obligaba a los comités de regatas a regirse por las reglas. El comité de protestas había basado su decisión en la regla 61.4(b)(1), lo cual era, en su opinión, incorrecto. Permitir que una prueba se mantuviera cuando no se había navegado según lo exigido por las reglas contravenía la regla 5 y no podía entrar dentro del alcance de la regla 61.4(b)(1).

Decisión

Las reglas de regata no permiten que se proteste o penalice a un comité de regatas. Sin embargo, el comité de protestas reconoció la «protesta» inválida de A como si hubiera cumplido los requisitos de una solicitud válida de reparación según las reglas 61.4(b)(1) y 61.2, y actuó correctamente según la regla 63.2(c) para tratarla en consecuencia. Determinó que no había pruebas de que la puntuación o el puesto de A se hubieran empeorado por una acción u omisión inadecuada del comité de regatas. En consecuencia, se desestima la apelación de A.

GBR 1978/8



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 45

Suprimido

CASO 46

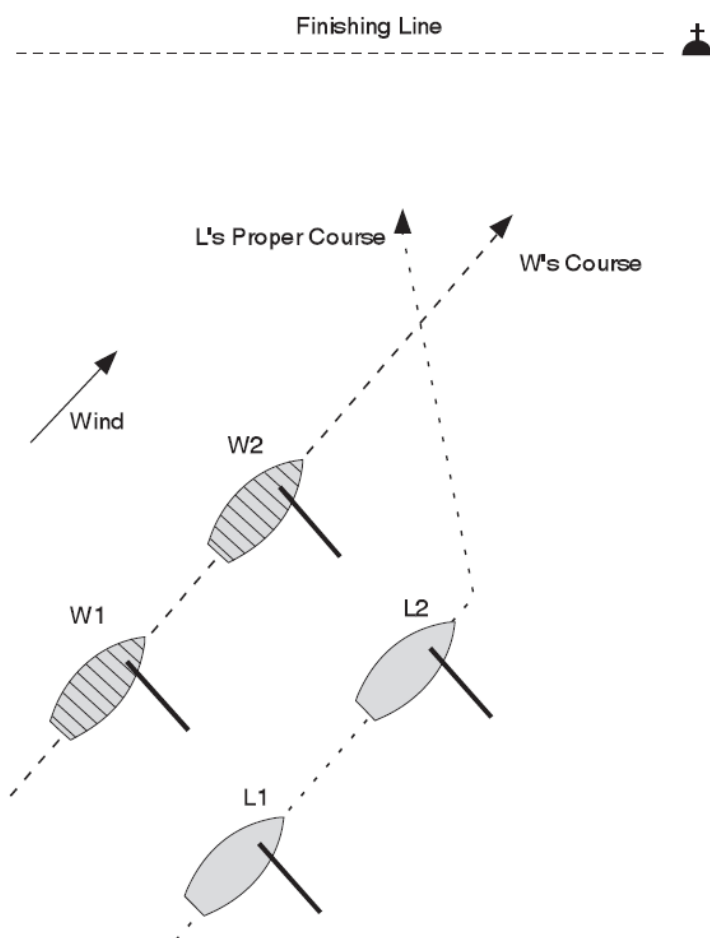
Definiciones, Rumbo Debido

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido

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



Hechos

Durante algún tiempo, W había estado navegando casi en popa cerrada en un rumbo directo hacia el extremo de estribor de la línea de llegada cuando L, un barco que había estado libre a popa, se comprometió dentro de dos de sus esloras por sotavento de W. En ausencia de W, L habría navegado un rumbo más al viento directamente hacia la línea. Para hacerlo, dio una voz a W para que navegara más al viento. No hubo respuesta. L volvió a llamar y orzó hasta una posición muy cercana a W, pero W siguió sin responder. L interrumpió su orzada y arribó justo antes de que se produjera el contacto. L protestó según la regla 11.

El comité de protestas sostuvo que no había pruebas suficientes para demostrar que W habría navegado el recorrido más rápidamente navegando un rumbo más al viento. Dijo que, aunque pudiera haber conflicto entre los rumbos de un barco a barlovento y uno a sotavento, un barco que alcanzaba a otro desde la popa no tenía derecho a obligar a un barco a barlovento a navegar más al viento de su rumbo debido. La protesta fue desestimada y L apeló, reclamando el derecho a orzar hasta su rumbo debido según la regla 17.

Decisión

La regla 11 dice que cuando dos barcos en la misma bordada están comprometidos, el barco a barlovento debe mantenerse separado. Sin embargo, las acciones de un barco a sotavento están limitadas por las reglas 16.1 y 17. Había espacio para que W se mantuviera separado cuando L orzó, por lo que L no infringió la regla 16.1. El comité de protestas, aunque no lo dijo explícitamente, reconoció que el rumbo debido de L era ir directamente hacia la línea de llegada. Un rumbo directo a la línea no solo era más corto, sino que también habría puesto a L en un punto de navegación más rápido. Si bien L no tenía derecho a navegar más al viento de su rumbo debido, sí tenía derecho a orzar hasta éste, aunque hubiera establecido el compromiso desde libre a popa mientras estaba a menos de dos de sus esloras de W. En consecuencia, L no infringió la regla 17.

El rumbo debido de W no es relevante para la aplicación de las reglas a este incidente. Estaba obligado a mantenerse separado de L. Cuando L orzó, le dio a W espacio para mantenerse separado según lo exigido por la regla 16.1. En el momento en que L necesitó interrumpir su orzada y arribar para evitar el contacto, W infringió la regla 11. Por lo tanto, se estima la apelación de L y se descalifica a W por infringir la regla 11.

USA 1979/224

CASO 47

Regla 2, Navegación Leal

Un barco que deliberadamente da una voz de estribor sabiendo que está amurado a babor no actúa con honestidad e infringe la regla 2.

Hechos

El timonel experimentado de un barco amurado a babor grita «¡Estribor!» a un principiante que, aunque amurado a estribor, al no estar seguro de sí mismo y probablemente asustado de que le hagan un orificio en el barco, vira a babor para evitar una colisión. No se presenta ninguna protesta.

Algunas personas piensan que es permisible aprovecharse de la inexperiencia y la falta de conocimiento de las reglas de esta manera. Otros rechazan este argumento basándose en que es bastante contrario al espíritu de las reglas engañar a un participante de esa manera.

Se sabe que a menudo se utiliza este truco, particularmente cuando hay novatos involucrados.

Pregunta

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

Respuesta

Un barco que deliberadamente grita «¡Estribor!» sabiendo que está amurado a babor no actúa con honestidad e infringe la regla 2. El comité de protestas también podría considerar tomar medidas bajo la regla 69.

GBR 1980/1

CASO 48

Regla 63.1(a), Celebración de Audiencias: Derechos de las Partes

La Parte 5 del Reglamento de Regatas tiene como objetivo proteger a un barco de ser tratado injustamente, no de proporcionar lagunas legales para los protestados. Un protestado tiene el deber de protegerse actuando razonablemente antes de una audiencia.

Hechos

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

Su apelación alegaba que, contrariamente a la regla 63.1(a), el representante de Y se enteró de que se estaba celebrando una audiencia solo cuando se le dijo que asistiera; se le negó el permiso para leer el formulario de solicitud de audiencia fuera de la sala de audiencias, pero se le exigió que lo leyera mientras la audiencia estaba en curso; y no se le dio un tiempo razonable para preparar una defensa.

El comité de protestas comentó sobre la apelación de la siguiente manera: la hora de la audiencia se publicó en el tablón de anuncios oficial; la protesta de X se presentó en la oficina de regatas y estuvo disponible para su lectura durante más de una hora antes de esa hora; su representante informó al representante de Y que la protesta había sido presentada; no hizo ningún esfuerzo por preparar una defensa; y tuvo que ser llamado del comedor del club cuando el comité de protestas, la otra parte y los testigos estaban reunidos y listos para proceder.

Decisión

Se desestima la apelación de Y por las razones dadas por el comité de protestas en sus comentarios. El representante de Y sabía que su barco estaba siendo protestado, y era su deber protegerse actuando razonablemente, lo que incluía buscar el formulario de solicitud de audiencia de X, leerlo y usar el amplio tiempo disponible para prepararse para la audiencia.

GBR 1980/5

CASO 49

Regla 14, Evitar Contactos

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

Regla 23.2, Interferir con Otro Barco

Regla 43.1(b), Exoneración

Regla 43.1(c), Exoneración

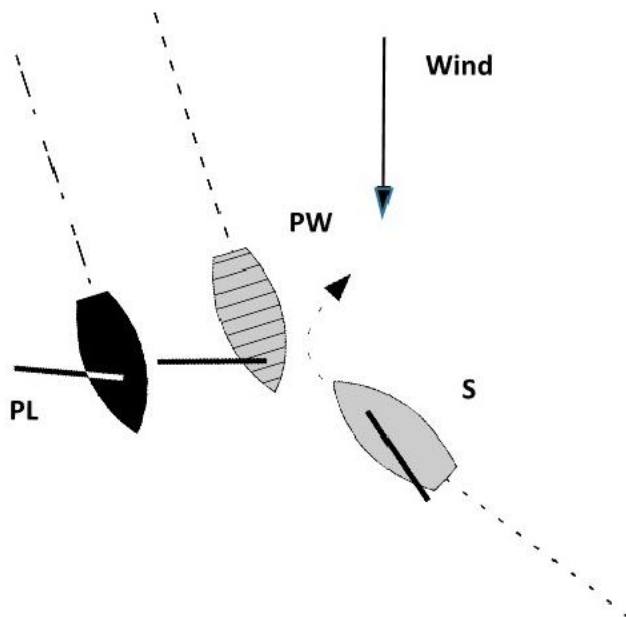
Regla 63.1(a)(4), Celebración de Audiencias: Derechos de las Partes

Regla 63.2(b), Celebración de Audiencias: Audiencias

Cuando dos protestas provienen del mismo incidente, o de incidentes muy estrechamente relacionados, deben celebrarse la audiencia conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados.

Hechos

Con un mar de marejada a fuerte marejada y brisa fresca, S, en ceñida y amurado a estribor en su rumbo debido, convergió con PW y PL, comprometidos y navegando de aleta amurados a babor en un tramo diferente del recorrido. El aparejo de PW y S se tocaron, a pesar de que S orzó bruscamente en un intento de evitar el contacto. No hubo daños ni lesiones.



De este incidente surgieron dos protestas cuyas audiencias se celebraron por separado. En la primera protesta, S contra PW, este último fue descalificado según la regla 10. Los hechos probados en esa audiencia no mencionaron a PL. Durante la audiencia de la segunda protesta, PW contra PL, PL declaró que sabía que S estaba convergiendo con PW y PL, que PW probablemente necesitaría espacio de PL para evitar una colisión posiblemente grave, y que la situación se estaba desarrollando rápidamente. PL fue descalificado según la regla 19.2(b) por no dar a PW espacio entre él y S, un obstáculo. PW apeló la decisión del comité de protesta que lo descalificó por infringir la regla 10.

Decisión

En casos de este tipo, tal y como lo permite la regla 63.2(b), la audiencia debiera celebrarse conjuntamente en presencia de representantes de todos los barcos involucrados. Esto asegura que todos ellos escuchen todos los testimonios presentados al comité de protestas sobre el incidente, tal como lo requiere la regla 63.1(a)(4). Si se hubiera seguido este procedimiento, el comité de protestas habría sabido que la colisión entre PW y S surgió de la incapacidad de PW para arribar porque PL no le dio espacio para hacerlo tal como lo requiere la regla 19.2(b), y PW fue, por lo tanto, exonerado por la regla 43.1(b) por infringir la regla 10. PL también infringió la regla 14.1(b).

Aunque hubo contacto entre S y PW, ninguno infringió la regla 14(a) porque (i) después de que quedó claro que PW no iba a mantenerse separado de S, no fue posible para S evitar el contacto, y (ii) después de que quedó claro para PW que PL no le iba a dar el espacio al que tenía derecho, no fue posible para PW evitar el contacto.

S interfirió con PW, un barco en otro tramo del recorrido, pero S no infringió la regla 23.2 porque estaba navegando su rumbo debido.

Se estima la apelación de PW. Ya que PW es exonerado por la regla 43.1(b) por infringir la regla 10, debe ser reintegrado. La decisión del comité de protestas de descalificar a PL por infringir la regla 19.2(b) fue correcta.

GBR 1981/6, revisado por World Sailing 2025

CASO 50

Definiciones, Mantenerse Separado

Regla 10, En Bordadas Opuestas

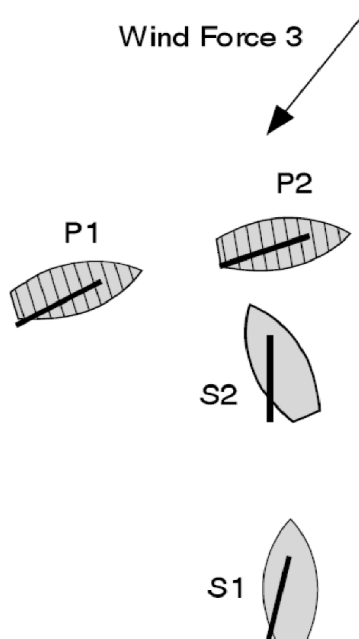
Regla 14, Evitar Contactos

Cuando un comité de protestas establece que en un incidente babor-estribor, S no alteró su rumbo y que no hubo un temor genuino y razonable de colisión por parte de S, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S sí alteró su rumbo y que había una duda razonable de que P hubiera podido cruzar por proa de S si éste no hubiera alterado su rumbo, entonces P debe ser descalificado.

Hechos

En un tramo de barlovento, P se encontró con S y navegó un rumbo para cruzar por la proa de S. S arribó, mostró una bandera de protesta y comunicó a P su intención de protestar. Ambos barcos eran veleros de quilla idénticos de 27 pies (8 m), y la fuerza del viento era Fuerza 3.

S protestó bajo la regla 10, declarando que tuvo que arribar para evitar colisionar con P. El comité de protestas desestimó la protesta de S, declarando que «La necesidad de cambiar de rumbo no pudo ser corroborada por el testimonio contradictorio de los dos timoneles». S apeló.



Decisión

Las protestas de la Regla 10 que no conllevan contacto son muy comunes, y los comités de protestas tienden a manejarlas de maneras muy diferentes. Algunos imponen al barco amurado a babor la carga de probar de manera concluyente que habría librado al barco amurado a estribor, incluso cuando la evidencia de este último apenas sea digna de crédito. Tal carga de la prueba no aparece en la Regla 10. Otros comités de protesta son reacios a permitir cualquier protesta de la Regla 10 en ausencia de contacto, a menos que el barco amurado a estribor pruebe de manera concluyente que el contacto

habría ocurrido si no hubiera alterado su rumbo. Ambos enfoques son incorrectos.

El esquema de S, asumido posteriormente por el comité de protestas, muestra que S arribó para evitar el contacto. El esquema de P, que no fue asumido por el comité de protestas, mostraba que libraba por poco si S no hubiera arribado. P no negó ni confirmó que S arribó, pero dijo que, si lo hizo, fue innecesario.

En tales circunstancias, un barco amurado a estribor no necesita mantener su rumbo para probar, golpeando al barco amurado a babor, que una colisión era inevitable. Además, si lo hace, infringe la regla 14. En la audiencia de la protesta, S debe establecer que el contacto habría ocurrido si hubiera mantenido su rumbo, o que había suficiente duda de que P pudiera cruzar con seguridad por proa para crear una aprensión razonable de contacto por parte de S y que era poco probable que S no tuviera «necesidad de realizar acciones para evitarlo» (ver la definición «Mantenerse Separado»).

En su propia defensa, P debe presentar prueba adecuada para establecer que S no alteró su rumbo o que P habría cruzado con seguridad por la proa de S y que S no tenía necesidad de realizar acciones para evitarlo. Cuando, después de considerar todas las pruebas, un comité de protestas establece que S no alteró su rumbo o que no hubo una aprensión genuina y razonable de colisión por su parte, debe desestimar su protesta. Sin embargo, cuando está satisfecho de que S alteró su rumbo, que había una duda razonable de que P habría cruzado por la proa, y que S tenía razón al realizar acciones para evitarlo arribando, entonces P debe ser descalificado.

Según los hechos, como se muestra en el esquema y el informe del comité de protestas, la capacidad de P para cruzar por la proa de S era, en el mejor de los casos, dudosa. Se estima la apelación de S y se descalifica a P.

CAN 1981/58

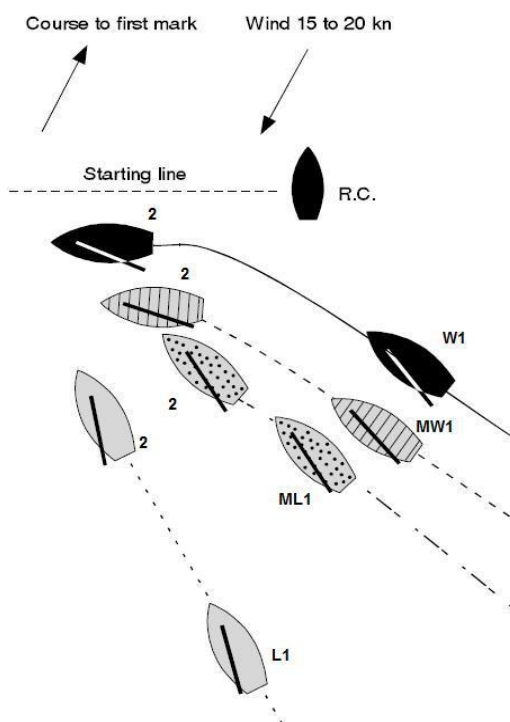
CASO 51

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos Regla 43.1(a), Exoneración

Un comité de protestas debe establecer que los barcos fueron exonerados en el momento del incidente cuando se vieron obligados a infringir una regla como resultado de la infracción de una regla por parte de otro barco.

Hechos

El esquema muestra las trayectorias de cuatro barcos grandes desde aproximadamente treinta segundos antes de su señal de salida hasta quince segundos antes. En la posición 2, MW se vio obligado a arribar para evitar una colisión con W, e inmediatamente después ML y L también se vieron obligadas a arribar para evitar el barco a barlovento. No hubo contacto entre ninguno de los barcos. Si W hubiera mantenido un rumbo para mantenerse separado, habría cruzado la línea de salida antes de su señal de salida. Cada barco a sotavento dio una voz al barco a barlovento, y cada uno protestó contra el barco o barcos a barlovento suyo.



El comité de protestas descalificó a W, MW y ML y justificó su acción con respecto a los barcos del medio afirmando que «no hacerlo limitaría la efectividad de la regla 11 porque todos los barcos, excepto el más a barlovento, serían inmunes a la descalificación». MW y ML apelaron.

Decisión

Se estiman ambas apelaciones. MW y ML deben ser reclasificados. Ambos, con sus voces, intentaron evitar tener que arribar, y ninguno arribó antes de verse obligado a hacerlo para evitar el contacto con el barco inmediatamente a barlovento. La regla 14 les exigía evitar el contacto si era «razonablemente posible» hacerlo, y cumplieron con la regla. Cada uno de ellos infringió la regla 11, pero cada uno se vio obligado a hacerlo porque W infringió la regla 11. Por lo tanto, cada uno de ellos fue exonerado por la regla 43.1(a) en el momento del incidente.

USA 1950/37

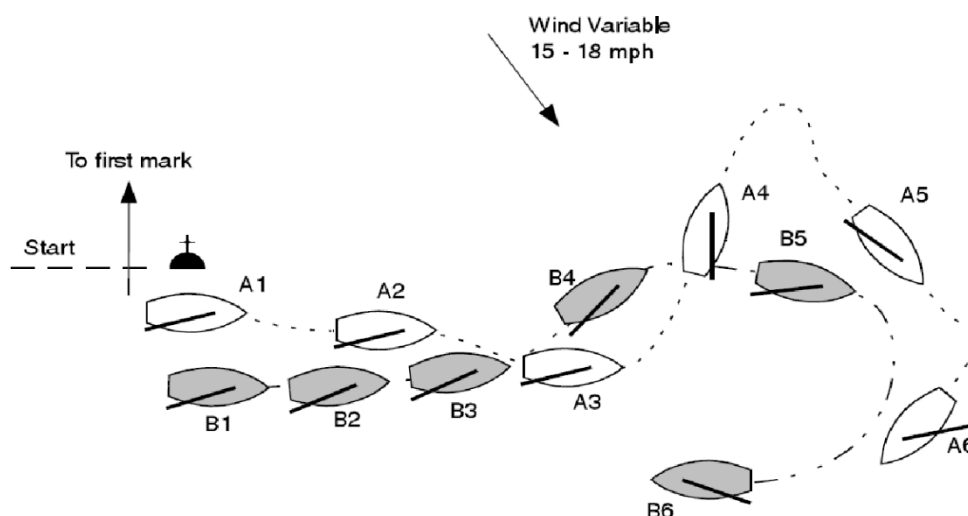
CASO 52

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

La regla 16.1 no restringe el rumbo de un barco que debe mantenerse separado. Maniobrar para alejar a otro barco de la línea de salida no infringe necesariamente esta regla.

Hechos

Antes de la señal de salida, dos barcos, A y B, se alejaron de la línea de salida. A, moviéndose más rápido, adelantó y quedó libre a proa de B en la posición 3. En la posición 4, A orzó hasta un rumbo de ceñida, con la intención de virar por delante de nuevo hacia la línea, pero descubrió que B también había orzado a una posición en la que, si A hubiera virado, habría habido una colisión inmediata. Entonces A arribó para trasluchar, solo para descubrir que B había arribado a una posición en la que una trasluchada causaría de nuevo una colisión. Finalmente, B trasluchó y se dirigió a la línea de salida, dejando a A muy a popa.



A protestó a B bajo la Regla 16.1, alegando que había sido interferido mientras se mantenía separado. El comité de protesta descalificó a B, quien apeló, sosteniendo que sus maniobras disputadas eran medios legítimos para alejar a un competidor de la línea de salida.

Decisión

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

En la posición 4, B, como barco a barlovento, tenía que mantenerse separado según la regla 11, pero A no podía virar sin infringir la regla 13. En la posición 5, B se convirtió en el barco a sotavento con

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

derecho de paso según la regla 11. Si A hubiera trasluchado a estribor, A habría estado sujeto a la regla 15 y, si alteraba su rumbo después de quedar amurado a estribor, a la regla 16.1. Los hechos demuestran que ninguno de los barcos infringió regla alguna.

USA 1955/63

CASO 53

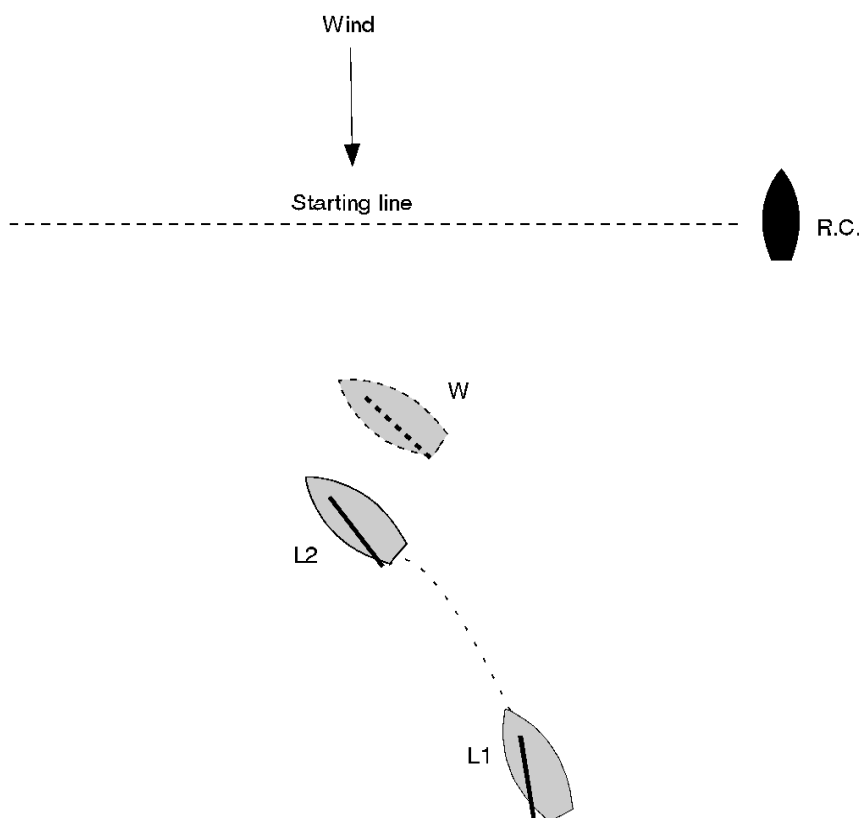
Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Un barco libre a proa no necesita realizar ninguna acción para mantenerse separado antes de que se le comprometan por sotavento desde libre a popa.

Hechos

Treinta segundos antes de la señal de salida, W estaba casi inmóvil, con sus velas flameando. Al menos a tres esloras antes de comprometerse por sotavento de W, L gritó «barco de sotavento». W no realizó ninguna acción evasiva. Inmediatamente después de comprometerse, L tuvo que arribar para evitar el contacto con W; mientras tanto, W comenzó a cazar sus velas y fue hacia barlovento. L protestó. El comité de protestas determinó que W, habiendo recibido una advertencia adecuada de la situación inminente, no se mantuvo separado de un barco a sotavento, infringiendo así la regla 11. W apeló preguntando: «¿Bajo las reglas 11 y 15 tiene W la obligación de anticipar el quedar comprometido hasta el punto de tener que ganar suficiente velocidad para poder responder inmediatamente después de que los barcos queden comprometidos?»



Decisión

Permitir un tiempo adecuado para la respuesta, cuando los derechos y obligaciones cambian entre dos barcos, está implícito en la regla 15 por su requisito de permitir a un barco recién obligado «espacio

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

para mantenerse separado». Esta regla no requiere que un barco libre a proa realice ninguna acción para mantenerse separado como barco de barlovento antes de que el barco libre a popa se comprometa por sotavento.

Si L no hubiera arribado inmediatamente, habría infringido la regla 15. Después de que L se comprometió por sotavento de W, este cazó inmediatamente sus velas, fue hacia barlovento y, a partir de entonces, se mantuvo separado. Al realizar estas acciones, W cumplió con sus obligaciones bajo la regla 11. Se estima la apelación de W; ninguno de los barcos infringió regla alguna. W debe ser reclasificado.

USA 1969/126

CASO 54

Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

Interpretación de las exigencias de la regla 20 sobre voces y señales y cuando hacerlas.

Hechos

El barco A navega de ceñida amurado a babor hacia un obstáculo que debe virar por avante para evitarlo. El barco B navega de ceñida a una eslora a barlovento y a una eslora a popa de A. A da una voz de «Espacio para virar».

Pregunta 1

A medida que A se acerca al obstáculo, ¿cuándo tiene derecho a dar la voz de «Espacio para virar»?

Respuesta 1

A puede dar la voz «Espacio para virar» en el momento en que, para evitar el obstáculo con seguridad, necesite iniciar el proceso descrito en la regla 20. Puede dar la voz en el momento que le permita tiempo suficiente en las condiciones reinantes para

- gritar «Espacio para virar» a B y, si las condiciones son tales que no puede escucharse un grito, hacer una señal que indique su necesidad de espacio para virar por avante;
- repetir ese proceso en caso de que B no responda;
- dar tiempo a B para que responda (ver respuesta 2 a continuación);
- dar tiempo a cualquier barco adicional que deba responder para que A tenga espacio para virar por avante (ver caso 113); y
- virar por avante él mismo de acuerdo con el buen hacer marinero lo antes posible después de que el barco o barcos llamados respondan, y seguidamente evitar el obstáculo.

Pregunta 2

¿Con qué rapidez debe responder B?

Respuesta 2

Cuando los barcos se acercan claramente a un obstáculo en el que A necesitará espacio para virar por avante, B debe estar atento a la situación y anticipar una voz de A. La anticipación es necesaria porque la regla 20.2(c) exige que B responda inmediatamente diciendo «Vira» o virando lo antes posible. Si B no grita inmediatamente «Vira», A debe dar a B el tiempo necesario para que una tripulación competente, pero no experta, se prepare y ejecute su virada de acuerdo con el buen hacer marinero lo antes posible en las condiciones reinantes.

Pregunta 3

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

Respuesta 3

La regla solo exige una voz y, si las condiciones lo exigen, una señal adicional. Sin embargo, si hubiera tiempo, sería prudente que A repita ese proceso. La falta de respuesta de B no significa que A deba mantener su rumbo. Si es necesario, A debe evitar el obstáculo de la manera más segura, lo que puede incluir orzar hasta proa al viento o trasluchar. A puede entonces protestar si B no ha respondido según lo exige la regla 20.2(c).

Pregunta 4

¿Qué acción de A constituye un «voz» tal como se usa esa palabra en la regla 20?

Respuesta 4

La voz del barco A debe dirigirse hacia otro barco, B, y ser tan fuerte como sea necesario en las condiciones reinantes para que B pueda escucharla. Una voz es principalmente una señal oral, pero, cuando la señal oral no pueda escucharse, la regla 20.4(a) exige una señal adicional para llamar la atención sobre la voz. Ejemplos son gestos físicos, un silbato o señal de bocina, o, por la noche, una señal luminosa. Si los barcos deben monitorear un canal de radio particular durante la regata, la voz también puede hacerse a través de ese canal. Sin embargo, si el anuncio de regatas especifica una comunicación alternativa, el barco que da la voz deberá usarla (ver regla 20.4(b)).

GBR 2016/2



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 55

Retirado para Revisión



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 56

Suprimido

CASO 57

Regla 60.1, Protestas: Derecho a Protestar

Regla 78, Cumplimiento de las Reglas de Clase: Certificados

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

Hechos

A y B estaban entre los barcos que competían bajo un sistema de rating en una larga serie de verano. Al finalizar la serie, B solicitó reparación basándose en que el comité de regatas había utilizado un certificado de rating incorrecto para A durante toda la serie. Después de que se presentó la solicitud, la autoridad de rating confirmó que había habido un error insospechado cometido por la autoridad de rating en el certificado de A desde su primera medición de casco algunos años antes. B afirmó luego que el comité de regatas debería haber protestado a A.

El comité de protestas decidió que el propietario de A no era responsable del error en el rating, ni había ninguna evidencia de que hubiera infringido la regla 78.1. Decidió que ninguna acción u omisión del comité de regatas fue responsable del error o de que permaneciera sin descubrir, y que, por lo tanto, B no tenía derecho a reparación. Solicitó la confirmación o corrección de su decisión bajo la regla 70.2.

Decisión

Se confirma la decisión del comité de protestas. B afirmó que el fallo del comité de regatas al no protestar a A fue perjudicial para aquel y para los otros barcos de la clase. Sin embargo, el derecho del comité de regatas a protestar a un barco bajo la regla 60.1 es claramente discrecional y no obligatorio. Además, en este caso, el informe del error en el certificado de A llegó después de la finalización de la serie, y provino de la autoridad nacional de rating, sobre la cual ni la autoridad organizadora ni el comité de regatas tenían autoridad alguna.

Cuando se descubre que un certificado válido es defectuoso, puede ser retirado por la autoridad que lo emitió, pero no se puede tomar ninguna acción retrospectiva con respecto a una serie completada o a cualquier prueba completada en una serie que aún esté en curso. Por lo tanto, cuando un certificado vigente, debidamente autenticado, ha sido presentado de buena fe y una prueba o serie ha sido completada, los resultados de esa prueba o serie deben mantenerse, aunque en una fecha posterior el certificado sea retirado.

GBR 1983/1

CASO 58

Definiciones, Baliza

Definiciones, Terminar

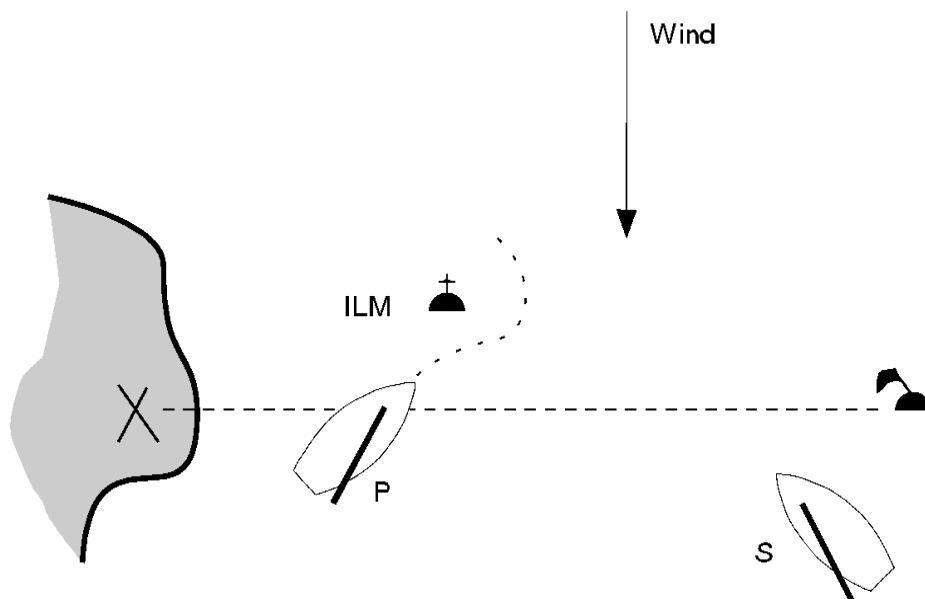
Definiciones, Navegar el Recorrido

Regla 28.1, Navegar el recorrido

Si una boya u otro objeto especificado en las instrucciones de regata como baliza de límite de la línea de llegada está en el lado posterior a la llegada de la línea de llegada, un barco puede dejarla por cualquier lado.

Hechos

Las instrucciones de regata establecían que la línea de llegada estaba entre un mástil en tierra y una baliza, con una baliza de límite interior que debía dejarse por babor. El día en cuestión, la baliza de límite interior se encontraba en el lado posterior a la llegada de la línea. P cruzó la línea y luego rodeó la baliza de límite interior como se muestra en el esquema. El oficial de regata la cronometró como terminado cuando su proa cruzó la línea, antes de que hubiera rodeado la baliza de límite.



S solicitó una reparación basándose en que el oficial de regata actuó inadecuadamente al registrar a P como finalizado antes de que hubiera completado el recorrido. El comité de protestas no concedió la reparación a S y remitió esa decisión, según la regla 70.2, para su confirmación o corrección.

Decisión

La regla 28.1 establece: «Un barco deberá *navegar el recorrido*». La definición «Navegar el Recorrido» establece: «Una *baliza* que no indica el comienzo, un límite o el final del tramo del recorrido en el que el barco navega no tiene banda prescrita». Dado que la baliza de límite interior estaba más allá de la línea de llegada, no «limitaba» ni «finalizaba» el último tramo del recorrido. Solo cuando una baliza de

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

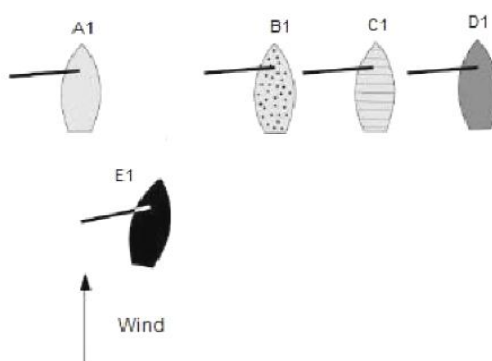
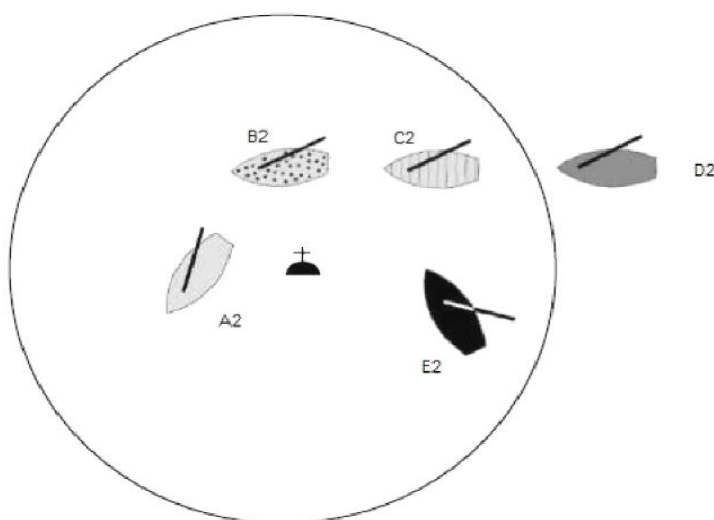
límite está en, o en el lado del recorrido de, la línea de llegada, un barco debe dejarla por la banda prescrita antes o al finalizar. El oficial de regata actuó correctamente al tomar el tiempo de llegada de P cuando cruzó la línea de llegada.

GBR 1983/5

CASO 59

Regla 18.2(a)(2), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Cuando un barco llega al través de una baliza pero está fuera de la zona, y cuando su alteración de rumbo hacia la baliza hace que un barco que está en la zona y que antes estaba libre a popa quede comprometido por el interior de aquel, la regla 18.2(a)(2) le exige que dé espacio en baliza a ese barco, independientemente de si su distancia a la baliza fue causada por dar espacio en baliza a otros barcos comprometidos por su interior.



Hechos

Cinco barcos navegaban directamente en popa hacia una baliza de sotavento que debía dejarse por babor. Cuatro de ellos estaban comprometidos en paralelo, siendo A el más cercano a la baliza. El quinto barco, E, estaba libre a popa de A, B y C cuando esos tres barcos llegaron a la zona. Cuando E llegó a la zona, D estaba fuera de la zona y libre a proa de E. Cuando D llegó al través de la baliza y giró para rodearla, E quedó comprometido por el interior de D. E rodeó la baliza detrás de A, B y C pero por el interior de D, que pudo darle espacio en baliza a E.

Pregunta

Según la regla 18.2(a)(2), ¿tenía E derecho a obtener de D espacio en baliza?

Respuesta

Sí. Para dejar espacio a A, B y C, los tres barcos interiores con sus botavaras completamente abiertas, D tuvo que acercarse a la baliza en un rumbo que le llevó al través de la misma fuera de la zona. Cuando E llegó a la zona, D estaba fuera de la zona y D y E no estaban comprometidos. Por lo tanto, la regla 18.2(a)(2) se aplicó entre D y E. E tenía derecho a espacio en baliza según esa regla, espacio que D pudo dar.

USA 1982/250



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 60

Retirado para Revisión

CASO 61

Regla 71.6, Decisiones de la Autoridad Nacional

Regla 90, Comité de Regatas; Instrucciones de Regata; Puntuación

Cuando la apelación modifica o revoca la decisión de un comité de protestas, la clasificación final y los premios deben ajustarse en consecuencia.

Pregunta

¿Pueden el anuncio o las instrucciones de regata de un evento establecer que, si bien no se niega el derecho de apelación, la clasificación final y los premios no se verán afectados por ninguna decisión de apelación?

Respuesta

No. La regla 86.1 prohíbe cambiar cualquier parte de las reglas 70, 71 o 90 en el anuncio o en las instrucciones de regata. Una apelación implica no solo la resolución de una disputa sobre el significado de una regla, sino también, en caso de un cambio o revocación de la decisión del comité de protestas, un ajuste de los resultados de la regata y la clasificación final del evento en la que se basan los premios. La regla 71.6 establece que la decisión de la autoridad nacional es definitiva, y la regla 90.3(d) requiere que el comité de regatas cambie las puntuaciones según le ordene la autoridad nacional. Además, la distribución de premios debe ajustarse adecuadamente.

La regla 90.3(e) permite que el anuncio de regatas limite los cambios de puntuación después del final de un evento. Sin embargo, la regla establece claramente que, incluso cuando se aplica, los cambios resultantes de una apelación deben implementarse.

USA 1983/252



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 62

Suprimido

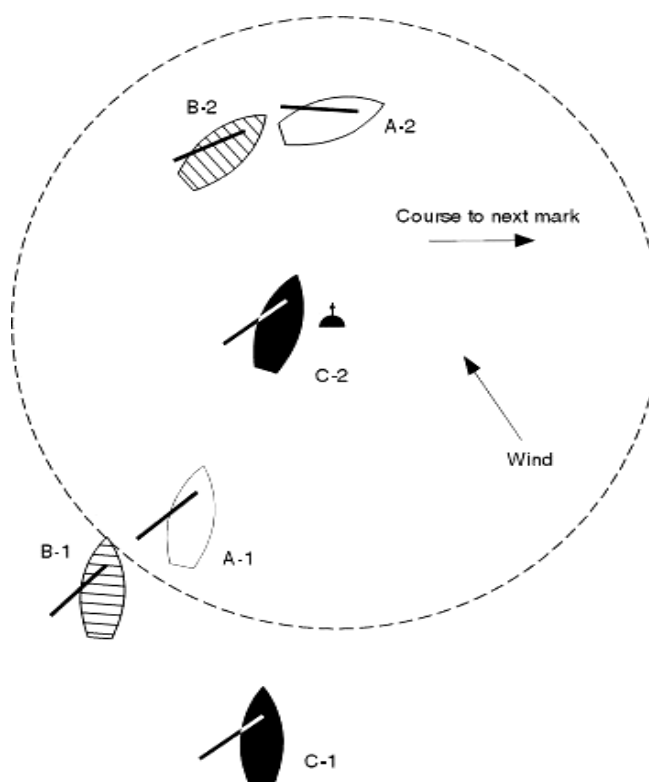
CASO 63

Definiciones, Espacio en Baliza

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

Regla 43.1(b), Exoneración

En una baliza, cuando un barco encuentra un espacio al que no tenía derecho, puede, a su riesgo y ventura, aprovechar tal espacio.



Hechos

Dos barcos, A y B, navegando de aleta y a punto de dejar una baliza por estribor, estaban comprometidos, siendo B el exterior. C estaba más a popa. A pasó la baliza a una distancia a sotavento de ésta de una eslora, al igual que B, dejando un amplio espacio para que C rodeara la baliza por el interior de ellos. B, debido a su posición por el exterior de A, no pudo negar a C ese espacio, y en ningún momento durante el incidente navegó un rumbo que hubiera originado una colisión con C. No hubo contacto. B protestó contra C.

El siguiente tramo del recorrido era un descuartelar amurados a estribor hasta la siguiente baliza (ver dirección a la siguiente baliza en el esquema).

El comité de protestas desestimó la protesta de B, declarando que C no infringió regla alguna cuando navegó entre B y la baliza y que C no provocó que B realizara una acción evasiva ni impidió que B orzara. B apeló alegando que la acción de C le impidió ejecutar su maniobra prevista, que había sido reducir la velocidad arribando y luego orzar pasando por la popa de A, negando así espacio a C para pasar por el interior.

Decisión

Se desestima la apelación de B.

La regla 12 (e inmediatamente la regla 11) exigía que C se mantuviera separado de B. Cuando B llegó a la zona en la posición 1, estaba libre a proa de C, por lo que la regla 18.2(a)(2) exigía a C dar espacio en baliza a B. C cumplió con esas reglas.

Después de que C se comprometiera por el interior de B, la última frase de la regla 18.2(a) también exigía a C seguir dando espacio en baliza a B. Sin embargo, debido a que B estaba comprometido por el exterior de A, A impidió que B navegara más cerca de la baliza de lo que lo hizo. Como resultado, había un amplio espacio para que C navegara entre B y la baliza mientras le daba a B espacio para rodear la baliza por el lado prescrito y dejarla a popa. Por lo tanto, C no infringió la última frase de la regla 18.2(a).

Cuando un barco, voluntaria o involuntariamente, deja espacio disponible entre sí mismo y una baliza para otro que no tiene derecho a tal espacio, este otro barco puede aprovechar, a su propio riesgo y ventura, el espacio. El riesgo que asume el otro barco es que el barco con derecho a espacio en baliza pueda cerrar la brecha entre sí mismo y la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho. En ese caso, el barco con derecho a espacio en baliza es exonerado por la regla 43.1(b) si infringe una regla de la Sección A o la regla 15 o 16, y solo la regla 14 limitará su rumbo si intenta de forma rápida y agresiva cerrar la brecha entre sí mismo y la baliza.

GBR 1984/1



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 64

Suprimido

CASO 65

Deportividad y las Reglas

Regla 2, Navegación Leal

Regla 30.4, Penalizaciones de Salida: Regla de la Bandera Negra

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

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la Bandera Negra, está obligado a retirarse de inmediato. Si no lo hace y luego obstaculiza deliberadamente a otro barco en la regata, comete una infracción de deportividad y de la regla 2, y su timonel comete un acto de mal comportamiento.

Hechos

En la salida de la prueba 4, el barco A estaba claramente entre tres y cuatro esloras en el lado del recorrido de la línea de salida. La regla 30.4 estaba en vigor, por lo que el comité de regatas lo descalificó sin audiencia. A, aunque sabía que estaba más allá de la línea en su señal de salida, continuó en regata y cubrió al barco B durante la primera parte del primer tramo. B protestó contra A por infringir la regla 2.

El comité de protestas confirmó la descalificación de A según la regla 30.4. También decidió que, al continuar la prueba y cubrir a B cuando sabía que había infringido la regla 30.4, A infringió la regla 2. Según lo exigido por la regla 2, lo penalizó haciendo que su descalificación no fuera excluible. Más tarde, el mismo día, actuando según la regla 69.2, convocó una audiencia alegando que las acciones del timonel de A al obstaculizar a B constituían actos de mal comportamiento. Decidió que las acciones del timonel eran de hecho actos de mal comportamiento y que, por lo tanto, había infringido la regla 69.1(a). Lo excluyó y descalificó a A de todas las pruebas de la serie. A apeló las decisiones del comité de protestas.

Decisión

Se desestima la apelación de A.

A fue correctamente descalificado de la prueba 4 por infringir la regla 30.4. El comité de protestas estableció como hecho probado que el timonel de A sabía que había estado en el lado del recorrido de la línea de salida al darse su señal de salida; que había infringido la regla 30.4; que, por lo tanto, ya estaba descalificado; y que había obstaculizado seriamente a otro barco en la regata.

Un participante que, sabiendo que su barco ya ha sido descalificado, obstaculiza intencionalmente a otro barco comete claramente una infracción de deportividad (véase «Deportividad y las Reglas») y de la regla 2. Era justificado que el comité de protestas convocara una audiencia según la regla 69.2, y actuó correctamente según la regla 69.2(h) al excluir al timonel de A y descalificar a A de todas las pruebas de la serie. El comité también podría haber convocado una audiencia según la regla 61.1(c) para considerar una reparación para B (véase la regla 61.4(b)(5)).

GBR 1984/7



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 66

Suprimido

CASO 67

Parte 2, Preámbulo

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

Cuando un barco está en regata y se encuentra con una embarcación que no lo está, ambos están sujetos a las disposiciones administrativas de derecho de paso. Cuando, según esas reglas, el barco en regata está obligado a mantenerse separado pero golpea intencionadamente contra el otro barco, su timonel comete un acto de mal comportamiento.

Hechos

Según las disposiciones administrativas de derecho de paso aplicables, W, un barco que estaba en regata, estaba obligado a mantenerse separado de una embarcación de vela a sotavento, L, que no estaba en regata. W deseaba navegar un rumbo más arribado hacia una baliza y dio una voz a L, que se negó a responder. W entonces golpeó intencionadamente a L golpeando su botavara contra L varias veces, causando así daños.

L informó al comité de regatas del comportamiento de W. El comité de regatas protestó contra W, y se convocó una audiencia. W fue descalificado por infringir las reglas 11 y 14. W apeló alegando que las reglas de regata no se aplicaban y, en consecuencia, el comité de protesta no tenía derecho a descalificarlo.

Decisión

Se desestima la apelación de W. El preámbulo de la Parte 2 de las reglas de regata deja claro que, cuando W se encontró con L, W estaba obligado a cumplir con las disposiciones administrativas de derecho de paso. Además, W también estaba sujeto a las reglas de regata distintas de las de la Parte 2. W no cumplió con las disposiciones administrativas y, al golpear y dañar intencionadamente a L, su timonel cometió un acto de mal comportamiento (véanse las reglas 69.1(b)(1) y 69.1(b)(2)).

Se confirma la decisión del comité de protestas, salvo que se descalifica a W por infringir las disposiciones administrativas aplicables y no por infringir las reglas 11 o 14. Ambas reglas son reglas de la Parte 2, que solo se habrían aplicado si ambos barcos hubieran tenido la intención de regatear, estuvieran regateando o hubieran estado regateando. El timonel de W también cometió un acto de mala comportamiento, por lo que habría sido apropiado que el comité de protestas convocara una audiencia según la regla 69.2.

NED 2/1982

CASO 68

Definiciones, En Regata

Parte 2, Preámbulo

Regla 61.4(b)(1), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de medición no es válido no da derecho a un barco a solicitar una reparación. Una embarcación que pueda haber infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según las reglas de regata, incluidos sus derechos según las reglas de la Parte 2 y sus derechos a protestar y apelar, incluso si posteriormente es descalificada.

Hechos

En una prueba de larga distancia, el barco A protestó al barco B según una regla de la Parte 2 y B fue descalificado.

B solicitó una reparación. Afirmó que en la audiencia de una protesta correspondiente a una prueba anterior se había descubierto que A no había revalidado su certificado de medición y, por lo tanto, no era elegible para participar en la prueba de larga distancia. B afirmó además que, dado que A no era elegible cuando participó en esa prueba, no estaba regateando en ella; por lo tanto, B no tenía motivos para penalizarse o retirarse, ni A tenía derecho a protestar según la regla 60.1.

El comité de protestas denegó la solicitud de reparación de B, declarando que la invalidez del certificado de medición de A no cambiaba el hecho de que estaba regateando dentro de los términos de la definición y, por lo tanto, mantiene sus derechos según las reglas de la Parte 2 y su derecho a protestar según la regla 60.1. B apeló.

Decisión

Se desestima la apelación de B. El hecho de que el comité de regatas no descubriera la invalidez del certificado de medición de A y le impidiera participar no fue una omisión que empeorara el puesto de llegada de B según el significado de la regla 61.4(b)(1). Por lo tanto, el comité de protestas denegó correctamente la solicitud de reparación de B.

A era un barco «con intención de regatear» antes de su señal de preparación y un barco «regateando» a partir de entonces. Las reglas de la Parte 2 se aplicaban a él y a todos los demás barcos que estaban regateando (véase el preámbulo de la Parte 2). Los principios de deportividad exigen que un barco se penalice cuando se da cuenta de que ha infringido una regla, pero si continúa regateando conserva sus derechos según las reglas de regata, incluidos sus derechos según las reglas de la Parte 2 y sus derechos a protestar y apelar. Las reglas de la Parte 2 rigen a todos los barcos que están en regata, con independencia de si uno de ellos es posteriormente descalificado por alguna razón.

CAN 1978/40

CASO 69

Regla 42.1, Propulsión: Regla Básica

La inercia de un barco después de su señal de preparación, que es el resultado de ser propulsado por su motor antes de la señal, no infringe la regla 42.1.

Hechos

En un mar en calma y con 1-2 nudos de viento, un barco entra en la zona de salida a motor poco antes de su señal de preparación a una velocidad de 5-6 nudos. Al darse la señal de preparación, se mueve a la misma velocidad pero ya no está a motor. A los 2,5 minutos antes de su señal de salida, iza sus velas y reduce la velocidad a 2 nudos.

Pregunta

¿Infringe la regla 42.1?

Respuesta

No. Un barco comienza a estar en regata a su señal de preparación. Durante el período en que el barco estaba en regata, estaba usando el viento como fuente de energía según exige la regla 42.1. Su movimiento también fue el resultado del impulso creado por la potencia del motor que lo propulsó antes de que comenzara a estar en regata. Nada en la regla exige que un barco esté en un estado particular de movimiento o no movimiento cuando comienza a estar en regata. Por lo tanto, la regla 42.1 no fue infringida.

USA 1986/269



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 70

Retirado para Revisión



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 71

Retirado para Revisión

CASO 72

Regla 60.2(a)(1), Protestas: Intención de Protestar

Debate acerca de la expresión «bandera».

Pregunta

¿Cuál es el criterio para determinar si un objeto es una bandera según la regla 60.2(a)(1)?

Respuesta

En el contexto de la regla 60.2(a)(1), una bandera se utiliza como señal para comunicar el mensaje: «tengo la intención de protestar». Solo si el objeto utilizado como bandera comunica ese mensaje, con poca o ninguna posibilidad de causar confusión por parte de los que están en barcos participantes, el objeto puede considerarse una bandera. Una bandera debe tener la apariencia de ser, primordialmente, una bandera.

USA 1988/277

CASO 73

Regla 2, Navegación Leal

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Cuando, deliberadamente, el tripulante de L extiende la mano y toca a W, acción que no podría tener otra intención que la de hacer que W infrinja la regla 11, entonces L infringe la regla 2.

Hechos

W y L barloventaban amurados a estribor y comprometidos. El tripulante de L, que estaba al trapecio, extendió la mano y tocó deliberadamente la cubierta de W con una mano y gritó que W debía retirarse. L protestó a W. El comité de protestas descalificó a W según la regla 11 y éste apeló.

Decisión

Se estima la apelación de W y se le reclasifica. Debido a que L podía navegar su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitar el contacto y no había riesgo de contacto inmediato si L hubiera alterado su rumbo en cualquier dirección, W se mantenía separado de L. Por lo tanto, W no infringió la regla 11. La acción deliberada del tripulante de L, que no podría haber tenido otra intención que la de descalificar a W, infringió la regla 2. L es penalizado por infringir la regla 2, y por lo tanto su puntuación se cambia a «Descalificación que no es excluible».

GBR 1971/6

CASO 74

Regla 2, Navegación Leal

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

No hay ninguna regla que dicte cómo debe sentarse el timonel o la tripulación de un barco a sotavento. El contacto con un barco a barlovento no infringe la regla 2 a menos que la posición del timonel o de la tripulación se utilice deliberadamente de forma indebida.

Hechos

W alcanza a L en condiciones que no permiten el planeo en un descuartelar. L orzó ligeramente, la espalda del timonel hizo contacto con W justo delante del obenque. En este punto, los cascos estaban a una distancia de un brazo. Ningún barco se penalizó. W protestó a L por la regla 2. El comité de protestas penalizó a L por la regla 2, declarando que W estaba correctamente trimado con las velas izadas y su tripulante sentado junto al obenque de sotavento. «El contacto», continuó, «solo podría haberse producido si el timonel de L estuviera sentado completamente estirado. En las condiciones reinantes, esto estaba significativamente más allá de la posición de navegación normal requerida». L apeló.

Decisión

Se estima la apelación de L; se le reclasifica y se descalifica a W por la regla 11. En el caso 73 está claro que la tripulación de L tocó deliberadamente a W con la intención de protestarlo al finalizar la prueba. En este caso no hubo tal acción deliberada por parte de L. No hay ninguna regla que dicte cómo debe sentarse un timonel o la tripulación y, en ausencia de un uso indebido deliberado de su posicionamiento, no se produjo ninguna infracción de la regla 2.

GBR 1993/2

CASO 75

Definiciones, Rumbo Debido

Regla 10, En Bordadas Opuestas

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 18.2(a)(1), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

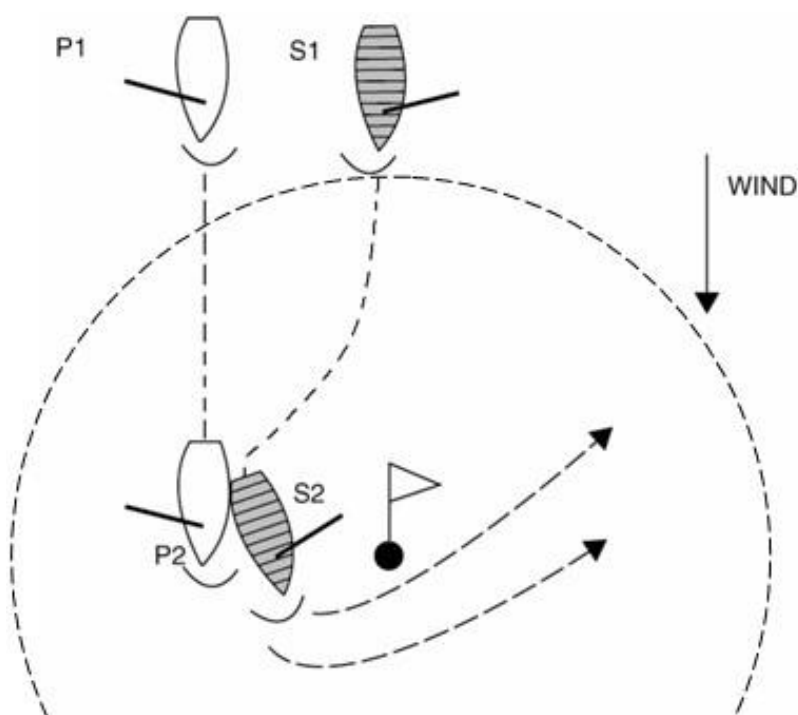
Regla 18.4, Espacio en Baliza: Trasluchar Dentro de la Zona

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

Hechos

Dos barcos, S y P, navegaban de empopada hacia una baliza de sotavento que debían dejar por babor. Habían estado comprometidos durante varias esloras, con S por el interior y ligeramente por delante. Cuando S entró en la zona, orzó. Cuando su proa llegó a la altura de la baliza, arribó para trasluchar, y hubo contacto, pero sin daños ni lesiones. S protestó a P por la regla 10, mientras que P protestó a S por la regla 18.

El comité de protestas descalificó a P por infringir la regla 10. P apeló, afirmando que había dado a S espacio en la baliza y que S había infringido la regla 18.4.



Decisión

En la posición 1, cuando el casco de S llegó a la zona, S y P estaban comprometidos, y P estaba obligado por la regla 18.2(a)(1) a darle a S espacio en baliza. Además, hasta que S trasluchó, P estaba obligado por la regla 10 a mantenerse separado de S. Cuando S alteró su rumbo, estaba obligado por la regla 16.1 a darle a P espacio para mantenerse separado, y hasta que trasluchó, S también estaba obligado por la regla 18.4 a no alejarse de la baliza más que lo necesario para navegar a su rumbo debido. El espacio en baliza que P estaba obligado a darle a S era el espacio que S necesitaba en las condiciones reinantes para navegar rápidamente de acuerdo con el buen hacer marinero hacia la baliza (véase el Caso 118). P le dio a S ese espacio. Sin embargo, debido a que S tenía derecho de paso, se le permite navegar cualquier rumbo siempre que cumpliera con las reglas 16.1 y 18.4.

Después de la posición 1, S orzó gradualmente unos 45 grados mientras avanzaba unas tres esloras. Si P hubiera actuado con prontitud, habría tenido espacio para maniobrar de acuerdo con el buen hacer marinero para mantenerse separado de S; sin embargo, P no hizo ningún esfuerzo por mantenerse separado. Por lo tanto, S no infringió la regla 16.1 cuando orzó. Poco antes de la posición 2, S tuvo que actuar para evitar a P. En ese momento, P infringió la regla 10. Al intentar evitar a P, S arribó y hubo contacto. Debido a que P no se mantenía separado en ese momento, S no pudo darle «espacio para mantenerse separado» según la regla 16.1; por lo tanto, S no infringió la regla 16.1 cuando arribó.

Cuando S trasluchó justo después de la posición 2, no se había alejado de la baliza más de lo necesario para navegar su rumbo debido. De hecho, en ausencia de P (el barco «al que se alude» en la definición de Rumbo Debido), el rumbo debido de S bien podría haber sido navegar aún más lejos de la baliza y más orzado de lo que lo hizo, para rodearla más suave y rápidamente, para evitar la interferencia con su viento al ser desventado o cubierto por otros Barcos situados por delante, y para quedar lo suficientemente a barlovento después de dejar la baliza a popa como para poder virar por avante sin infringir la regla 13. Por lo tanto, S no infringió la regla 18.4.

En cuanto a la regla 14(a), ambos barcos infringieron la regla porque hubo contacto, y era «razonablemente posible» para cada uno de ellos evitarlo. Por lo tanto, P es descalificado por la regla 14(a) así como la regla 10. Sin embargo, S es exonerado de infringir la regla 14(a) porque era el barco con derecho de paso cuando ocurrió el contacto y no hubo daños ni lesiones (ver regla 43.1(c)).

Se desestima la apelación de P. Fue descalificado correctamente, y S no hizo nada por lo que pudiera ser penalizado.

USA 1976/195



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 76

Retirado para Revisión

CASO 77

Definiciones, Mantenerse Separado

Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 31, Tocar una Baliza

El contacto con una baliza por parte del equipo de un barco equivale a tocarla. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipo de un barco con derecho de paso que se mueve inesperadamente fuera de su posición normal.

Hechos

Los barcos A y B se acercaron a la baliza de sotavento con los spinnakers izados. A rodea la baliza libre a proa de B. A tiene dificultades para arriar su spinnaker y, al tomar un rumbo de ceñida, la braza del spinnaker se arrastra por la popa unos 9 metros (30 pies) y toca parte de la baliza por encima del agua. Más tarde, cuando la baliza está a unas cinco esloras a popa de B, los barcos navegan de ceñida amurados a babor y B está a 6 metros (20 pies) a popa de A. A sigue teniendo dificultades para arrancar su spinnaker y su puño de driza se arrastra inesperadamente por la popa y golpea el estay de proa de B.

Pregunta

¿Qué reglas se aplican durante estos incidentes? ¿Algún barco infringe alguna regla?

Respuesta

Cuando la braza del spinnaker de A tocó la baliza, infringió la regla 31. A efectos de esta regla, un barco toca una baliza cuando cualquier parte de su casco, tripulación o equipo entra en contacto con aquella. El hecho de que su equipo toque la baliza porque tiene dificultades de maniobra o de manejo de velas no excusa su infracción de la regla.

Cuando el contacto se produjo más tarde entre los dos barcos, la regla 18 ya no se aplicaba. Debido a que el spinnaker de A no está en su posición normal, los barcos no están comprometidos y, por lo tanto, se aplica la regla 12. Esa regla requiere que B se mantenga separado de A, lo cual está haciendo porque nada de lo que hizo o dejó de hacer B requirió que A «realizara una acción para evitarlo» (ver la definición «Mantenerse Separado»). Esto se demuestra por el hecho de que el contacto entre ellos es resultado exclusivamente del movimiento inesperado del equipo de A fuera de su posición normal. Por lo tanto, B no infringió la regla 12.

También era de aplicación la regla 14. A infringió la regla 14(a) al causar un contacto que podría haber evitado. Sin embargo, debido a que no hubo daños ni lesiones, A está exonerado (ver regla 43.1(c)). No fue razonablemente posible para B evitar el contacto con el spinnaker de A mientras se arrastraba por la popa, por lo que B no infringió la regla 14(a).

Tenga en cuenta que el caso 91 también aborda un incidente que se refiere a equipo fuera de su posición normal.

USA 1980/232

CASO 78

Regla 2, Navegación Leal

Regla 41, Ayuda Exterior

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

En una prueba de flota, ya sea para barcos monotipo o para barcos que compiten bajo un sistema de compensación o de rating, un barco puede usar tácticas que interfieran y obstaculicen claramente el progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si es protestado bajo la regla 2 por hacerlo, el comité de protestas determine que había una posibilidad razonable de que sus tácticas beneficiaran su clasificación final en el evento. Sin embargo, infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a), si al usar esas tácticas infringe intencionalmente una regla.

Hechos para la Pregunta 1

En una prueba de flota para barcos monotipo, el barco A utiliza tácticas que interfieren y obstaculizan claramente el progreso del barco B en la prueba. Mientras utiliza esas tácticas, A no infringe ninguna regla, excepto posiblemente la regla 2 o la regla 69.1(a). B protesta contra A por la regla 2.

Pregunta 1

¿En cuál de las siguientes circunstancias las tácticas de A se considerarían antideportivas y una infracción de la regla 2 o de la regla 69.1(a)?

- a) El comité de protestas establece que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A beneficiaran su clasificación final en el evento.
- b) El comité de protestas determina que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A aumentaran sus posibilidades de ser seleccionado para otro evento, pero no beneficiarían su clasificación final en el evento.
- c) El comité de protestas establece que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A aumentaran sus posibilidades de ser seleccionado para su equipo nacional, pero no beneficiarían su clasificación final en el evento.
- d) El comité de protestas establece que A y un tercer barco, el barco C, habían acordado que ambas adoptarían tácticas que beneficiaran a C y que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A beneficiaran la clasificación final de C en el evento.
- e) El comité de protestas establece que A intentaba empeorar la puntuación de la prueba o serie de B por razones no relacionadas con el deporte.

Respuesta 1

En la circunstancia (a), A cumpliría con los principios reconocidos de deportividad y navegación leal.

En las circunstancias (b) y (c), A infringiría la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a).

En la circunstancia (d), tanto A como C infringirían la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a). Además, C, al recibir de A ayuda prohibida por la regla 41, también infringiría la regla 41.

En la circunstancia (e), A infringiría la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a) porque, sin una buena razón deportiva, sus acciones infringirían claramente los principios reconocidos de deportividad y navegación leal.

Pregunta 2

¿Sería diferente la Respuesta 1 si las embarcaciones hubieran estado compitiendo bajo un sistema de compensación o de rating y si A hubiera sido más rápido o hubiera maniobrado mejor que B?

Respuesta 2

No.

Pregunta 3

¿Sería diferente la Respuesta 1 si, al usar tácticas que interferían y obstaculizaban claramente el progreso de B en la prueba, A hubiera infringido intencionalmente una regla?

Respuesta 3

Sí. Siempre que un barco infringe intencionalmente una regla, también infringe la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a).

USA 1991/292, revisado por World Sailing 2009, 2013 y 2018

CASO 79

Regla 29, Llamadas: Llamada Individual

Regla 61.4(a), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Cuando un barco no tiene motivos para saber que parte de su casco cruzó la línea de salida antes de tiempo y el comité de regatas no señala la «llamada individual» con prontitud, pero lo puntúa como OCS, esto es un error que empeora significativamente la puntuación del barco sin ninguna culpa por su parte, y por lo tanto le da derecho a una reparación.

Hechos

En la salida de una prueba para barcos monotipo, parte del casco de diez barcos situados cerca del centro de la línea de salida estaba ligeramente sobre la línea en el momento de su señal de salida. El comité de regatas señaló «llamada individual» mostrando la bandera X con un sonido. Sin embargo, estas señales se dieron aproximadamente 40 segundos después de la señal de salida. Ninguno de los barcos regresó para salir, y varios de ellos presentaron solicitudes de reparación al enterarse después de la prueba de que habían sido puntuados como OCS.

Pregunta 1

En la regla 29.1, ¿qué significa «mostrará con prontitud»?

Respuesta 1

No hay una cantidad específica de tiempo aplicable en todas las circunstancias, pero en esta regla significa un tiempo muy corto. Un comité de regatas debe señalar «llamada individual» en muy pocos segundos después de la señal de salida. Cuarenta segundos está muy por encima de los límites de aceptabilidad.

Pregunta 2

¿Es razonable que un barco solicite reparación debido a una señal de llamada individual no dada con prontitud, incluso cuando no regresó para salir?

Respuesta 2

Sí.

Pregunta 3

¿Por qué se le debería dar reparación a un barco debido a la falta de señalización con prontitud del comité, cuando las reglas dicen que la falta de notificación a un barco de que parte de su casco está en el lado del recorrido de la línea de salida al darse su señal de salida no lo exime de su requisito de salir?

Respuesta 3

Las reglas no dicen eso. La regla 29.1 exige que el comité dé la señal para todos los barcos cuando parte del casco de uno o más de ellos esté en el lado del recorrido de la línea de salida al darse la señal de salida. La regla 28.1 y, si procede, la regla 30.1, exigen que cada barco regrese al lado de pre-salida de la línea y, a continuación, salga, pero esto asume que las señales, tanto visuales como sonoras, se han realizado. Cuando no se da una señal o, como en este caso, cuando la señal se da demasiado tarde, se coloca a un barco que no se da cuenta de que estaba ligeramente sobre la línea en la señal de salida en una desventaja significativa porque no puede usar la información que proporciona la señal, en combinación con sus propias observaciones acerca de su posición en relación a otros barcos en el momento en que se da la señal, para decidir si regresar o no al lado de pre-salida de la línea.

Pregunta 4

¿Cómo puede un barco que no sale correctamente tener derecho a reparación cuando la regla 61.4(b) requiere que su puntuación se vea significativamente empeorada «sin ninguna culpa por su parte»?

Respuesta 4

Un barco que no tiene motivos para creer que parte de su casco estaba en el lado del recorrido de la línea al darse su señal de salida tiene derecho a asumir que salió correctamente a menos que se le señale adecuadamente lo contrario. Como indica la respuesta 3, un barco puede verse significativamente desfavorecido por un retraso del comité de regatas al dar la señal de llamada. Ese error es enteramente culpa del comité de regatas, y no del barco desfavorecido. (Véase el caso 31 para una discusión sobre la reparación adecuada en una situación similar.)

USA 1992/285



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 80

Suprimido

CASO 81

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 18.1(a)(1), Espacio en Baliza: Cuándo de Aplica la Regla 18

Regla 18.1(a)(2), Espacio en Baliza: Cuándo de Aplica la Regla 18

Regla 18.2(a)(2), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

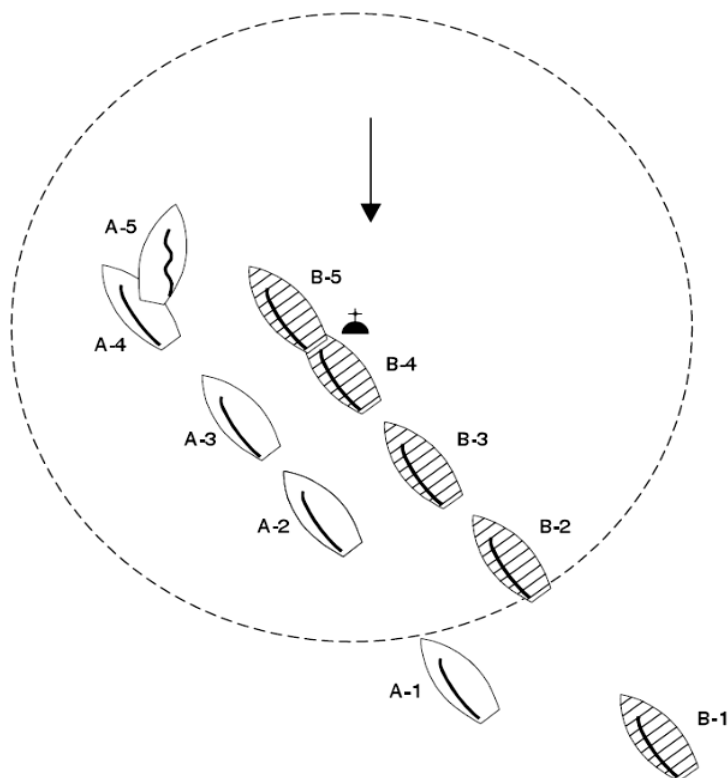
Regla 18.2(b), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Cuando un barco con derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a)(2) pasa más allá de proa al viento, la regla 18.2(a)(2) deja de aplicarse y debe cumplir con la regla aplicable de la Sección A.

Hechos

Dos barcos, A y B, ceñidos amurados a estribor, se acercaron a una baliza que debía dejarse por estribor. A entró en la zona libre a proa en una trayectoria a sotavento de B. Entre las posiciones 4 y 5, A viró por adelante quedando amurado a babor en ceñida para rodear la baliza. B, todavía amurado a estribor, hizo contacto con A, entonces amurado a babor, sin causar daños ni lesiones. Ambos barcos protestaron.

Citando la regla 18.1(a)(2), el comité de protestas decidió que la regla 18 no se aplicaba porque justo antes del contacto ambos barcos estaban en bordadas opuestas y B tuvo que virar para pasar la baliza en su rumbo debido. Habiendo decidido que la regla 18 no se aplicaba, el comité de protestas descalificó a A por la regla 10. A apeló.



Decisión

B estuvo libre a popa de A desde la posición 1 hasta la posición 4. Mientras B estaba libre a popa, se mantuvo separado de A según lo que exige la regla 12.

Desde el momento en que A llegó a la zona hasta que pasó más allá de proa al viento, se aplicó la regla 18.2(a)(2), que exigía que B diera a A espacio en baliza. B cumplió con esta obligación hasta poco antes de la posición 5, cuando, en el momento en que A pasó más allá de proa al viento, la obligación de B de dar a A espacio en baliza terminó (véanse las reglas 18.1(a)(1), (18.1(a)(2) y 18.2(b). Téngase en cuenta que el caso 132 discute el significado de «barloventeando».

En ese momento, B adquirió derecho de paso, y A estaba obligado a mantenerse separado de B, primero por la regla 13 y luego, desde el momento en que A alcanzó un rumbo de ceñida, por la regla 10.

La regla 15 no se aplicó porque B adquirió derecho de paso como consecuencia de la virada de A.

No está claro a partir de los hechos probados si B necesitaba actuar para evitar a A antes o después de que éste asumiera un rumbo de ceñida amurado a babor. Sin embargo, está claro que B necesitaba actuar para evitar a A mientras B tenía derecho de paso. Por lo tanto, A es descalificado, ya sea por la regla 13 o la regla 10. Debido a que fue posible para A haber evitado el contacto, también infringió la regla 14(a).

La regla 14 se aplicó a B, pero los hechos no permiten determinar si fue razonablemente posible para B, actuando después de que quedó claro que A no se mantenía separado, haber evitado el contacto. Sin embargo, no es necesario hacer esa determinación porque B tenía derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones. Por lo tanto, si B hubiera infringido la regla 14(a), habría sido exonerado por la regla 43.1(c).

Se desestima la apelación de A. Permanece descalificado, y B no será penalizado.

USA 1993/290

CASO 82

Definiciones, Terminar

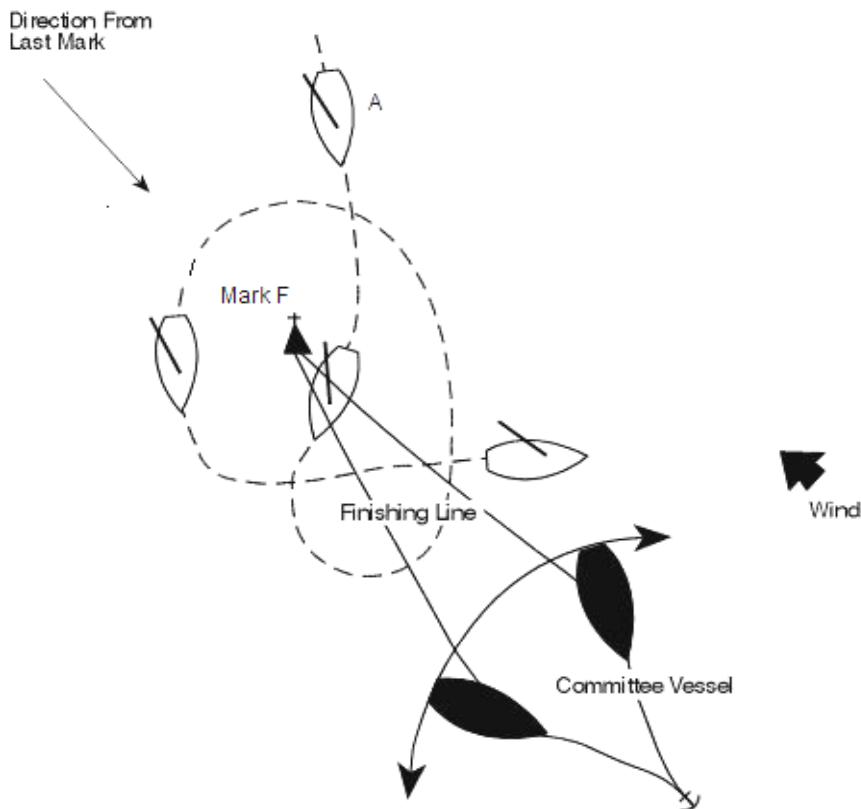
Regla 61.4(b)(1), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Cuando una línea de llegada se coloca prácticamente tan alineada con el último tramo que no se puede determinar cuál es la forma correcta de cruzarla para terminar según la definición, un barco puede cruzar la línea en cualquier dirección y su llegada debe registrarse en consecuencia.

Hechos

Al finalizar una prueba, el barco A cruzó la línea de llegada desde el lado de la línea que creía que era el lado del recorrido, dejando la baliza F a estribor. Anotó la hora en que cruzó la línea. El oficial de regata no lo registró como terminado y no hizo una señal sonora. Al no escuchar ninguna señal sonora, A navegó la ruta que se muestra en el diagrama y finalmente cruzó la línea dejando la baliza F a babor, momento en el que el oficial de regata lo registró como finalizado e hizo una señal sonora. A solicitó reparación, pidiendo que la hora que anotó en su primer cruce se utilizara como su hora de llegada.

El comité de protestas estableció como hecho probado que el barco del comité se balanceaba de un lado a otro a través de una línea paralela al último tramo, pero creyó que el oficial de regata estaba observando de cerca para determinar la dirección correcta para que cada barco cruzara la línea. La reparación bajo la regla 61.4(b)(1) fue denegada y A apeló.



Decisión

Se estima la apelación de A. Posicionar las balizas de la línea de llegada de manera que los barcos no puedan determinar fácilmente en qué dirección deben cruzar la línea de llegada es una acción inadecuada por parte del comité de regatas. Cuando un barco no puede determinar razonablemente en qué dirección debe cruzar la línea de llegada para ajustarse a la definición de «Terminar», tiene derecho a terminar en cualquier dirección. Por lo tanto, A tiene derecho a reparación bajo la regla 61.4(b)(1). Se le debe dar su puesto de llegada calculado a partir de la hora que él mismo anotó cuando cruzó la línea por primera vez.

(Tenga en cuenta que ninguna regla de regata exige que el comité de regatas haga una señal sonora cuando un barco termina. Dicha señal es una cortesía para asegurar a un barco que su llegada ha sido registrada. Tenga en cuenta también que la definición de «Terminar» permite que las instrucciones de regata cambien la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada; el uso de dicha opción podría haber eliminado la confusión).

GBR 1992/1

CASO 83

Regla 49.2, Posición de los Tripulantes: Guardamancebos

No está permitido que un tripulante ajuste las velas repetidamente con su torso posicionado por fuera de los guardamancebos

Hechos

En una prueba para barcos cuyas reglas de clase exigen guardamancebos, el viento sopla a unos 15 nudos con rachas que duran unos tres segundos; un mar agitado golpea los barcos por el través. El ajustador del spinnaker del barco A está de pie en el lado de barlovento de la cubierta sujetando la escota, que apenas puede cazar. Su postura cambia para compensar los cambios en el asiento del barco y el tiro de la escota. Durante algunas de las rachas se le ve inclinarse hacia atrás con parte de su torso fuera de los guardamancebos.

Preguntas

1. ¿Es correcto equiparar las palabras «no situarán parte alguna» de la regla 49.2 con una posición estacionaria?
2. ¿Inclinarse para compensar el tiro de una escota es «realizar una tarea necesaria», por ejemplo, ajustar la escota?
3. En estas circunstancias, ¿se considera la duración de una racha como «breve»?

Respuestas

Está claro, a partir del esquema 6 del Caso 36, que la posición adoptada por el tripulante del barco A puede infringir la regla 49.2. «Situar el torso» no significa que el torso esté inmóvil; implica un acto deliberado de cierta duración.

La frase «para realizar alguna tarea necesaria» contenida en la regla 49.2 significa que el torso solo puede situarse fuera de los guardamancebos para realizar una tarea que no podría llevarse a cabo razonablemente desde dentro de los guardamancebos. El uso de «brevemente» en la regla deja claro que el torso debe moverse hacia adentro tan pronto como se complete la tarea.

La regla tiene claramente como objetivo permitir una acción que de otro modo sería ilegal. El permiso no se extiende al ajuste normal de las velas, incluso cuando esto se lograría de manera más efectiva situando el torso fuera de los guardamancebos. La regla 49.2 garantiza la seguridad de la tripulación, y es inevitable que inhiba las ganancias que podrían obtenerse al optimizar la distribución del peso de la tripulación. Las acciones del tripulante del barco A al inclinarse fuera de los guardamancebos infringen la regla 49.2.

GBR 1992/10



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 84

Suprimido

CASO 85

Definiciones, Regla

Regla 60.2(a)(1), Protestas: Intención de Protestar

Regla 86.1(c), Modificaciones al Reglamento de Regatas

Si una regla de regata no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de clase no pueden modificarla. Si una regla de clase intenta modificar dicha regla, esa regla de clase no es válida y no se aplica.

Hechos

Los barcos de la Clase XYZ tienen cascos de más de 6 m de eslora. La regla 5 de las Reglas de Clase XYZ establece:

El requisito de la regla de regata 60.2(a)(1) de mostrar una bandera roja no se aplicará a la Clase XYZ a menos que se exija específicamente por escrito en las instrucciones de regata de una prueba o serie de pruebas.

En una prueba para barcos de la Clase XYZ, el barco A protestó contra los barcos B y C y declaró en su formulario de protestas que no exhibió una bandera roja porque no lo exigían sus reglas de clase. El comité de protestas, basándose en la regla de clase 5, decidió que la protesta era válida y B objetó esa decisión alegando que la regla de clase 5 no era válida. A pesar de la objeción de B, el comité de protestas procedió con la audiencia y descalificó a B y C. B apeló.

Decisión

Se estima la apelación de B. El párrafo (d) de la definición «Regla» deja claro que las reglas de clase se aplican en una regata. Las reglas de clase pueden modificar las reglas de regata, pero solo las reglas enumeradas en la regla 86.1(c) y, además, con la aprobación de World Sailing, una regla del Apéndice G (véase la regla G5). La regla 60 no es una de esas reglas, y por lo tanto la regla de clase 5, que intenta modificar la regla 60.2(a)(1), no es válida y no puede aplicarse. Las instrucciones de regata podrían haber modificado la regla 60.2(a)(1) según lo permitido en la regla 86.1(b), pero no lo hicieron. Por lo tanto, la protesta de A fue inválida y debería haber sido rechazada. En consecuencia, se anulan las decisiones del comité de protestas y los dos barcos son reclasificados en sus puestos de llegada.

USA 1994/299



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 86

Suprimido

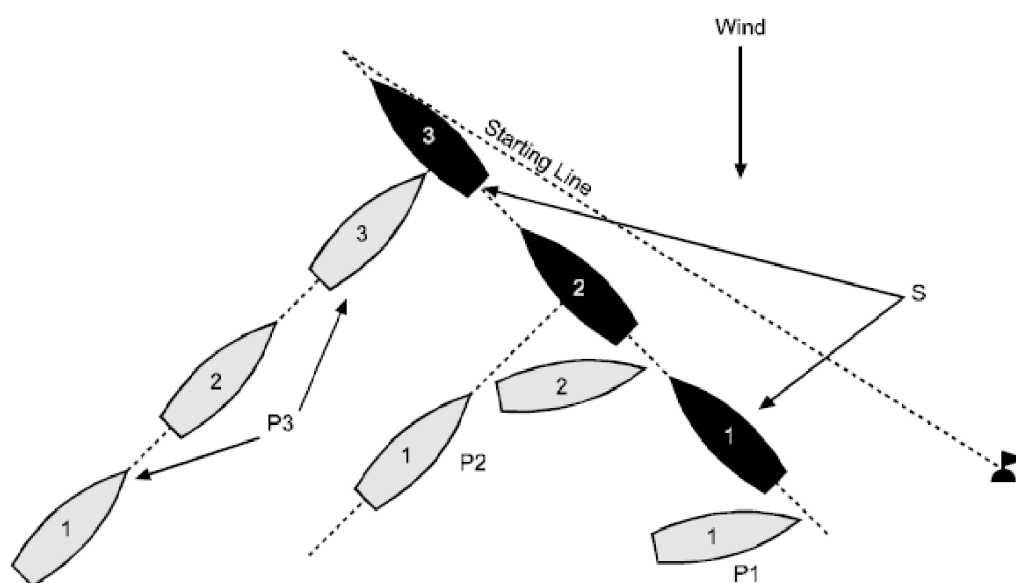
CASO 87

Definiciones, Mantenerse Separado

Regla 10, En Bordadas Opuestas

Regla 14, Evitar Contactos

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



Hechos

La orientación de la línea de salida hacía que apenas fuera posible para un barco en ceñida amurado a estribor cruzar la línea, y la mayoría de los barcos se aproximaron a la línea amurados a babor. Sin embargo, S lo hizo amurado a estribor desde el extremo derecho, gritando continuamente «¡Estribor!» a los barcos amurados a babor a medida que se le acercaban.

P1 y P2 arribaron por detrás de S. P3, sin embargo, no hizo ningún intento de evitar a S y lo golpeó en el centro del barco en ángulo recto, causando daños considerables. El comité de protestas descalificó a ambos Barcos: P3 por la regla 10 y S por la regla 14. S apeló.

Decisión

La regla 10 exigía a P3 mantenerse separado de S. La regla 14 exigía a cada barco evitar el contacto con el otro si ello era razonablemente posible. En el caso de P3, el requisito de la regla 14 de evitar el contacto con S era coherente con el requisito más amplio de la regla 10 de permitir a S «navegar a su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo» (véase la definición «Mantenerse Separado»). P3 infringió tanto la regla 10 como la regla 14.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

En el caso de S, si bien la regla 10 exigía a P3 mantenerse separado de aquel, al mismo tiempo S estaba obligado por la regla 14 a evitar el contacto si era «razonablemente posible» hacerlo. Sin embargo, la regla 14 permitía a S navegar su rumbo esperando que P3 se mantuviera separado según lo exigido, hasta el momento en que se hiciera evidente que P3 no lo haría. En este caso, el esquema muestra que P3 podría haberse desviado fácilmente y evitado a S desde una posición muy cercana a S. Por esa razón, el tiempo entre el momento en que se hizo evidente que P3 no se mantendría separado y el momento de la colisión fue un intervalo muy breve, tan breve que fue imposible para S evitar el contacto. Por lo tanto, S no infringió la regla 14. Se Estima la apelación de S y se le reclasifica.

CAN 1994/105

CASO 88

Definiciones, Mantenerse Separado

Regla 10, En Bordadas Opuestas

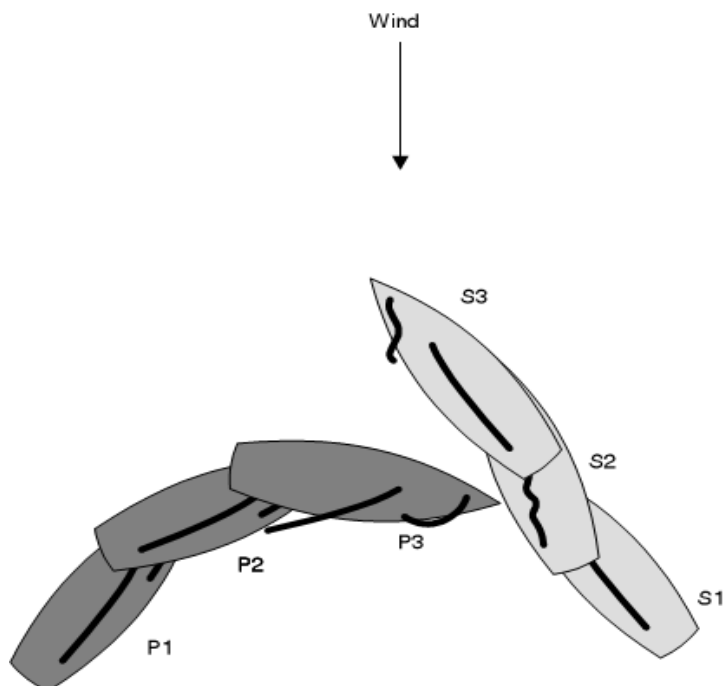
Regla 14, Evitar Contactos

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

Hechos

S y P, dos barcos quillados de unos 7 metros de eslora, se acercaron mutuamente en un tramo de ceñida, navegando aproximadamente a la misma velocidad con vientos de 12 a 15 nudos y condiciones de mar «mínimas». S estaba ligeramente por delante. A unas tres esloras de distancia, S gritó «Estribor» y lo hizo de nuevo a dos esloras, pero P no respondió ni alteró su rumbo. En la posición 1 del esquema, ambas embarcaciones alteraron su rumbo al mismo tiempo. S, temiendo una colisión, orzó bruscamente con la intención de virar por avante y así minimizar daños o lesiones, y P arribó bruscamente. Tan pronto como vio a P arribar, S también arribó inmediatamente. P, con su timón girado lo más a babor posible, pasó por la popa de S a menos de 0,6 m de ella. No hubo contacto. S protestó según la regla 10.

El comité de protestas decidió que P no infringió la regla 10. Luego consideró si S había infringido la regla 16.1 o 16.2 al orzar y luego arribar inmediatamente. Concluyó que no lo había hecho, después de determinar que sus alteraciones de rumbo no afectaron a P, que ya estaba realizando una seria alteración de rumbo que habría sido necesaria incluso en ausencia de las acciones de S. La protesta de S fue desestimada y éste apeló.



Decisión

Se estima la apelación de S. P es descalificado por infringir la regla 10.

La regla 10 exigía a P «mantenerse separado» de S. «Mantenerse separado» significa algo más que «evitar el contacto»; de lo contrario, la regla contendría esas o palabras similares. Por lo tanto, el hecho de que los barcos no colisionaran no establece necesariamente que P se mantuviera separado. La definición de «Mantenerse Separado» en combinación con los hechos determina si P cumplió o no con la regla. En este caso, la pregunta clave planteada por la definición es si S pudo «navegar a su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo».

Las siguientes consideraciones llevan a las conclusiones de que P no se mantuvo separado de S y, por lo tanto, infringió la regla 10:

1. los rumbos de los barcos cuando comenzó el incidente. Estaban en rumbos de colisión, lo que significaba que al menos uno de ellos tendría que alterar su rumbo.
2. la distancia entre los barcos en el momento en que ambos alteraron sus rumbos. Después de la posición 1, si ningún barco hubiera alterado su rumbo, la proa de P habría golpeado el costado de sotavento de S después de que las embarcaciones hubieran navegado aproximadamente dos tercios de una eslora.
3. el tiempo estimado restante antes del contacto. Cuando ambos barcos alteraron su rumbo, quedaba muy poco tiempo antes de que ocurriera una colisión. Por ejemplo, a una velocidad de cinco nudos, uno de estos barcos recorrería dos tercios de su eslora en 1,9 segundos. A seis nudos serían 1,5 segundos.
4. la intensidad de la alteración de rumbo necesaria para cada barco para evitar una colisión. Esto aumentó a medida que los barcos se aproximaban. En el momento en que P alteró su rumbo, la intensidad de la alteración exigida fue tal que «con su timón girado lo más a babor posible» pasó por la popa de S «a menos de 0,6 m». En el mismo momento, la alteración de rumbo que S habría necesitado para evitar a P si éste no cambiaba de rumbo era de aproximadamente 90 grados porque S habría tenido que virar por delante.
5. el tiempo requerido a cualquiera de los barcos para realizar la alteración de rumbo necesaria. Este factor fue determinado a su vez por varios otros: el peso y la velocidad de la embarcación, la forma de su carena, el tamaño de su timón, el manejo de las velas requerido y las condiciones de viento y mar.

Cuando los barcos alcanzaron la posición 1 en el esquema, P no se estaba manteniendo separado. La colisión era inminente y casi inevitable, como lo demuestra el hecho de que, con el timón a tope, P pasó a menos de 0,6 m de la popa de S. En esa posición del esquema, S no tenía ninguna seguridad de que P hubiera escuchado sus voces, o se estuviera preparando para alterar su rumbo, o incluso de que P fuera consciente de la presencia de S. Además, P había navegado más allá del punto en el que debería arribar, ya sea para minimizar el tiempo y la distancia para alcanzar la baliza de barlovento o para navegar un rumbo elegido por razones tácticas. Por todas estas razones, S era claramente incapaz de navegar su rumbo «sin necesidad de realizar acciones para evitarlo» y, por lo tanto, P infringió la regla 10. Era totalmente justificado que S esperara una colisión y concluyera que solo su acción la evitaría.

No es necesario abordar la cuestión de si S infringió o no la regla 16.1 o 16.2 porque, en el momento en que S alteró su rumbo, P ya había infringido la regla 10, y S, actuando según lo requerido por la regla 14, alteró su rumbo para evitar una colisión. Incluso si los hechos hubieran indicado que S había infringido la regla 16.1 o 16.2, habría sido exonerado por la regla 43.1(a).

Véase también el caso 50.

USA 1996/305

CASO 89

Regla 50.1(a), Vestimenta y Equipo de un Participante

Salvo en un windsurf o en un kitesurf, un participante no podrá tener ni sujetar a su persona de cualquier otra forma un recipiente para beber.

Pregunta

¿Permite la regla 50.1(a) que un participante tenga puesto o sujete a su persona un recipiente para beber mientras esté en regata?

Respuesta

No. Salvo en windsurf o en un kitesurf, no existe necesidad de tal práctica y, por lo tanto, debe considerarse que su propósito principal es aumentar el peso del participante. (Tenga en cuenta que las reglas B4 y F4 modifican la regla 50.1(a) para la competición de windsurf y las regatas de kitesurf).

CASO 90

Definiciones, Navegar el Recorrido

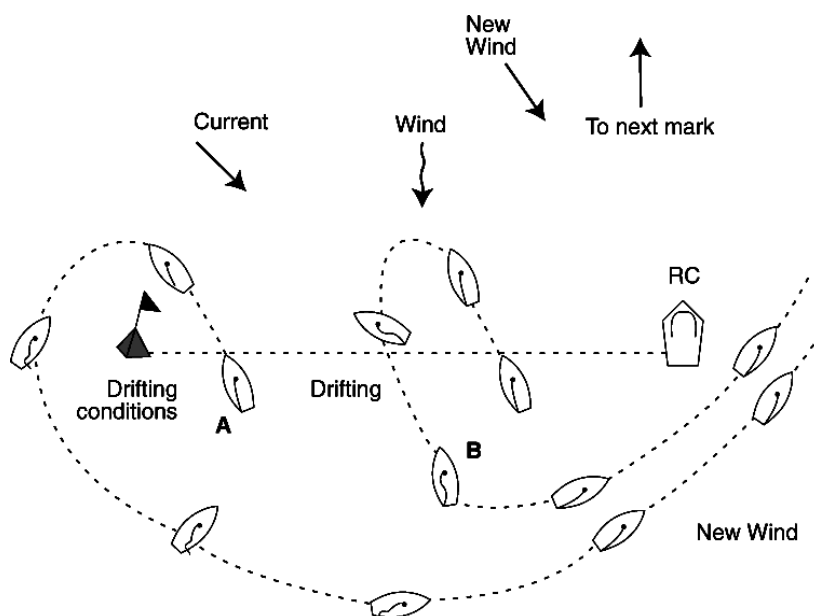
Regla 28.1, Navegar el Recorrido

Cuando el hilo de un barco pasa una baliza por el lado prescrito, no infringe la regla 28.1 si su hilo, al tensarse, también pasa esa baliza por el lado no prescrito.

Hechos

El primer tramo de una prueba en el río Panamá era hacia barlovento, con un viento débil e inestable y con una fuerte corriente en contra. Los barcos A y B salieron correctamente, pero el viento amainó y retrocedieron derivando. El barco A pasó por fuera del extremo de babor de la línea, y el barco B cruzó de nuevo la línea. Más tarde, el viento regresó pero de una nueva dirección, y ambos barcos pasaron por estribor del barco del comité de regatas en el extremo de estribor de la línea y continuaron el tramo.

A protestó a B por infringir la «regla del hilo» (véase la definición «Navegar el Recorrido» y la regla 28.1), pero el comité de protestas decidió que la protesta no era válida. Sin embargo, envió una solicitud de interpretación de la definición «Navegar el Recorrido y la regla 28.1 a la autoridad nacional según la regla 72.



Pregunta

¿Cumplieron los barcos A y B con la regla 28.1?

Respuesta

El barco A cumplió con la regla 28.1. Después de salir, dejó cada baliza de salida por su lado prescrito. Luego navegó alrededor de toda la línea de salida como se muestra. Aun así, el hilo que representa su trayectoria, al tensarse, deja cada baliza de salida por el lado prescrito al cruzar la línea de salida. La

regla 28.1 no prohíbe giros adicionales alrededor de una baliza, siempre que el hilo descrito en la definición «Navegar el recorrido», al tensarse, quede por el lado prescrito de cada baliza. Por ejemplo, si un barco toca una baliza del recorrido mientras la deja por su lado de estribor según lo exigen las instrucciones de regata, y luego realiza un giro de penalización en el sentido de las agujas del reloj alrededor de ella, cumple con la regla 28.1. Otro ejemplo, como ilustra el barco A en este caso, es cuando el hilo de un barco pasa las dos balizas de la línea de salida por el lado prescrito, no infringe la regla 28.1 cuando su hilo también pasa una de esas balizas (en este caso el barco del comité de regatas) por el lado no prescrito.

El barco B infringió la regla 28.1. Después de la salida, dejó la baliza del extremo de babor por babor y la baliza del extremo de estribor por estribor, según lo prescrito. Sin embargo, más tarde retrocedió derivando a través de la línea de salida y seguidamente dejó la baliza del extremo de estribor por babor. Cuando el hilo que representa su trayectoria se tensa, no pasará por la línea de salida y, por lo tanto, no dejará la baliza del extremo de estribor por el lado prescrito.

Consulte el caso 106 para una discusión de un incidente similar en una línea de llegada.

ARG 1996/3

CASO 91

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Comprometidos

Definiciones, Mantenerse separado

Regla 12, En la Misma Bordada, No Comprometidos

Regla 14, Evitar Contactos

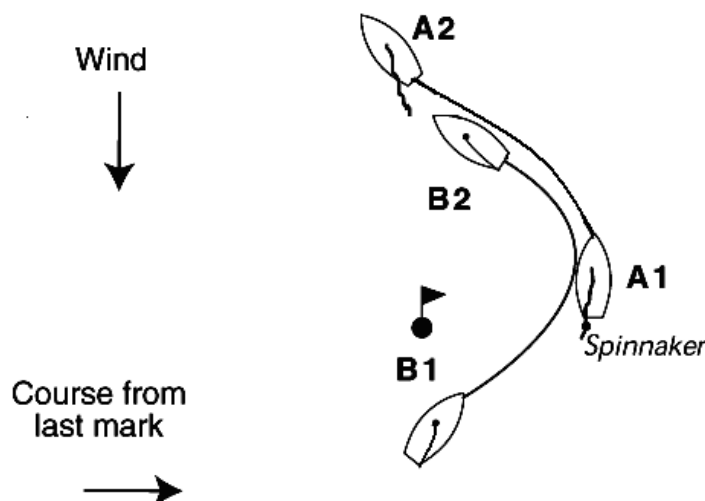
Regla 43.2(c), Exoneración

Un barco obligado a mantenerse separado debe mantenerse separado del equipo de otro barco aunque este equipo no esté en su posición normal siempre que haya estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para poder ser visto y evitado.

Hechos

Los barcos A y B navegaban de través amurados a babor y se acercaban a una baliza que debían dejar por babor. B estaba libre a popa de A. El spinnaker de A había estado flameando sin control desde la perilla de su mástil durante todo el tramo. Ambos barcos giraron alrededor de la baliza. Después de que ambos hubieran virado por adelante, B navegó una corta distancia en ceñida. Luego arribó, y su aparejo hizo contacto con el spinnaker de A, que todavía flameaba desde la perilla del mástil de A. El contacto no causó daños. A protestó.

El comité de protestas descalificó a B por infringir la regla 12 cuando su aparejo hizo contacto con el spinnaker de A. B apeló.



Decisión

El contacto fue causado por la arribada de B. En el momento del contacto, el spinnaker de A no estaba en su posición normal, y la proa de B estaba a popa del casco de A y de todo su equipo que estaba en posición normal. Por lo tanto, no hubo compromiso (ver la definición de «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso»), y se aplicaba la regla 12. Esta requería que B se mantuviera separado del casco, equipo y tripulación de A, incluyendo su spinnaker.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	--	--

B infringió la regla 12 al no mantenerse separado, porque al navegar hacia el spinnaker de A, creó la necesidad de que A realizara una acción para evitarlo (ver la definición «Mantenerse Separado»). La tripulación de B había podido ver el spinnaker de A flameando desde la perilla de su mástil durante bastante tiempo antes del contacto, por lo que el fallo de B de mantenerse separado no podía atribuirse al hecho de que el spinnaker de A no estuviera en su posición normal.

El caso 77 aborda un incidente que parece similar pero es significativamente diferente. Allí, B pasó la baliza pegado a la popa de A sin saber que A perdería el control de su spinnaker. No se podía esperar que B previera que el spinnaker de A se arrastraría repentinamente 20 pies (6 m) a popa.

En este caso, B también infringió la regla 14(a) al causar un contacto que podría haber evitado. Sin embargo, A no infringió la regla 14 porque, después de que quedó claro que B no se mantenía separado, no le fue razonablemente posible evitar el contacto. Incluso si hubiera sido posible, como barco con derecho de paso, habría sido exonerado por la regla 43.1(c).

B fue debidamente descalificado por infringir la regla 12. También infringió la regla 14(a). Se desestima su apelación.

USA 1987/271

CASO 92

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

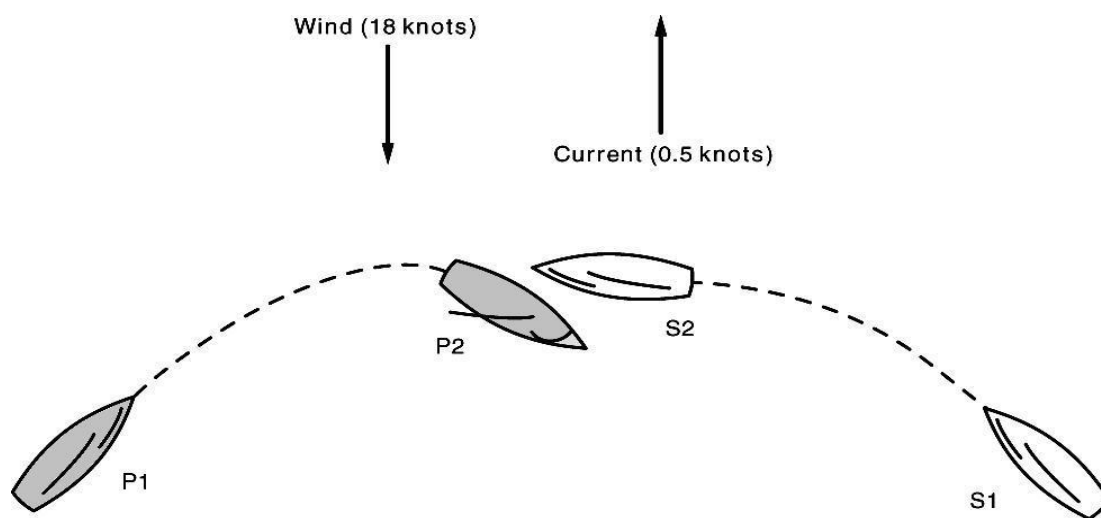
Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, el barco que debe mantenerse separado solo está obligado a actuar en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento; no está obligado a anticipar lo que el barco con derecho de paso podría hacer posteriormente.

Hechos

En un tramo hacia barlovento con vientos de 18 nudos, S y P se acercaron mutuamente con amuras opuestas. P arribó para evitar a S. S también arribó, y P continuó arribando para pasar por la popa de S. S también continuó arribando, sin lascar sus escotas, escorando aún más a sotavento como resultado. Hubo contacto entre los mástiles y el aparejo de ambos barcos y el mástil de P se rompió.

El comité de protestas descalificó a S por infringir la regla 16 y éste apeló.



Decisión

Se desestima la apelación de S. Se confirma la decisión del comité de protestas de descalificarlo, adoptada al amparo de las reglas 14, 16.1 y 16.2.

Inicialmente, los barcos estaban en rumbo de colisión. P arribó para mantenerse separado de S según lo exige la regla 10. Los hechos escritos y el esquema establecieron que P se habría mantenido separado de S pasando a sotavento de éste si S no hubiera alterado su rumbo. Sin embargo, S arribó, lo que provocó que P arribara inmediatamente aún más para poder seguir manteniéndose separado. Al alterar su rumbo como lo hizo, S infringió la regla 16.2.

S continuó alterando su rumbo, con un ángulo de giro creciente. En algún momento antes de la colisión, nada que P hubiera podido hacer de acuerdo con el buen hacer marino le habría permitido mantenerse separado. Por lo tanto, al continuar alterando su rumbo, S también infringió la regla 16.1.

Además, S infringió la regla 14 y debe ser penalizado según esa regla porque, como barco con derecho de paso, no evitó el contacto que causó daños cuando le era razonablemente posible hacerlo.

S argumentó que P podría haber virado o trasluchado, y afirmó que esta era la obligación de P. Esto es un malentendido de las obligaciones de un barco que debe mantenerse separado según la regla 10 y otras reglas de derecho de paso. Un barco que debe mantenerse separado solo está obligado a actuar en respuesta a lo que un barco con derecho de paso está haciendo en ese momento; no está obligado a anticipar lo que el barco con derecho de paso podría hacer posteriormente. Hasta que ya no pudo hacerlo, P hizo lo que se le exigía, manteniéndose separado, alterando su rumbo de tal manera que S, si no hubiera continuado arribando hacia P, no habría tenido «necesidad de realizar acciones para evitarlo» (véase la definición de «Mantenerse Separado»).

Al no mantenerse separado, P infringió la regla 10, pero eso fue una consecuencia de las infracciones por S de las reglas 16.1 y 16.2. Por lo tanto, P fue exonerado por la regla 43.1(a) o la regla 43.1(b). P no pudo evitar el contacto después de que quedó claro que S no le estaba dando espacio para mantenerse separado; por lo tanto, P no infringió la regla 14.

USA 1997/75

CASO 93

Definiciones, Espacio

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

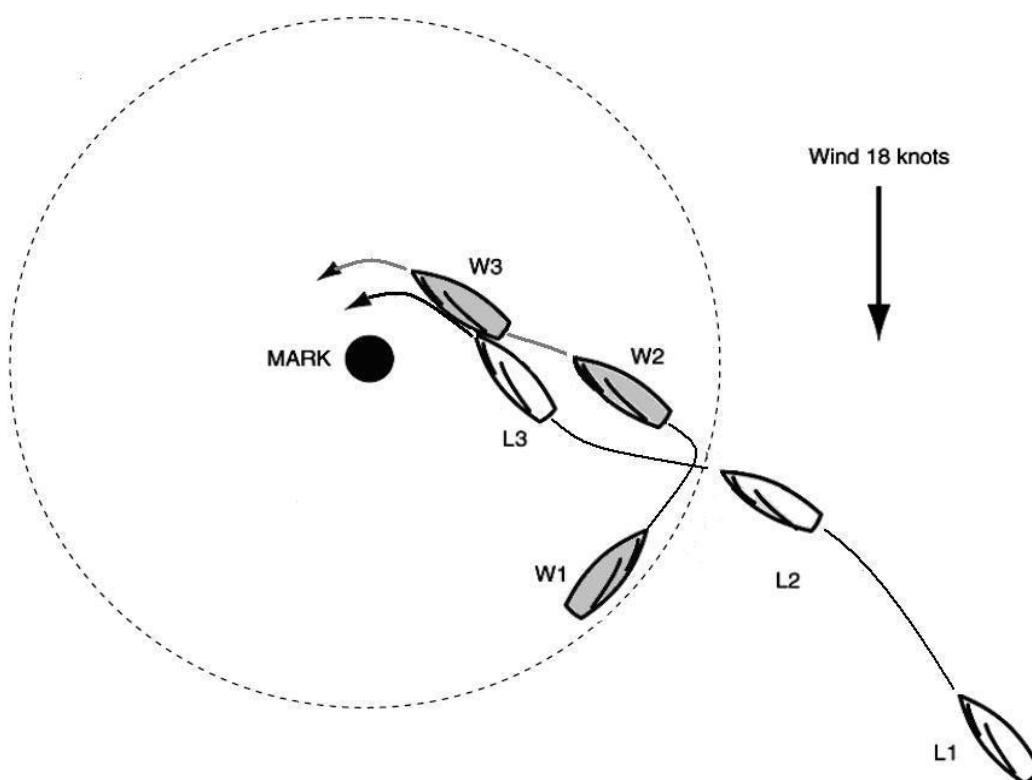
Regla 18.3, Espacio en Baliza: Virando por Avante Dentro de la Zona

Regla 43.1(b), Exoneración

Si un barco orza inmediatamente después de comprometerse a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de acuerdo con el buen hacer marinero que permita a este otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero es exonerado.

Hechos

En la posición 1, W y L estaban en bordadas opuestas acercándose a una baliza de barlovento que debían dejar por babor. Después de que W pasó más allá de proa al viento dentro de la zona y estaba en su nuevo rumbo de ceñida, L estaba directamente a popa de él. El rumbo de W estaba lo suficientemente más allá de la layline como para permitir que L pasara entre W y la baliza. En la posición 2, L había arribado desde un punto cercano a popa de W y estaba a punto de comprometerse con W por sotavento. Cuando comenzó el compromiso, L orzó inmediatamente y golpeó la aleta de babor de W. Los barcos continuaron alrededor de la baliza sin más incidentes. L protestó a W, pero L fue descalificado por infringir la regla 16.1. L apeló.



Decisión

Entre las posiciones 1 y 2, mientras estaba en la zona, W pasó de proa al viento. En ese momento, W iba directo a baliza, por lo que la regla 18.3 comenzó a aplicarse. En su apelación, L argumentó que W infringió la regla 18.3. Esa regla requería que W le diera a L espacio en la baliza si L se comprometía por dentro de ella. Los hechos indican que el rumbo de W estaba lo suficientemente más allá de la layline como para permitir a L espacio para navegar hasta la baliza y rodearla. Por lo tanto, W le dio espacio en la baliza a L y no infringió la regla 18.3.

En la posición 2, W tenía derecho de paso sobre L según la regla 12. Poco tiempo después, entre las posiciones 2 y 3, los barcos se comprometieron, momento en el cual L adquirió derecho de paso según la regla 11, e inicialmente la regla 15 requería que L le diera a W espacio para mantenerse separado. En todo momento después de que los barcos se comprometieron, se aplicó la regla 16.1. La orzada de L, que se realizó inmediatamente después de que comenzó el compromiso, privó a W de espacio para mantenerse separado. No había ninguna acción disponible de acuerdo con el buen hacer marinero para que pudiera hacerlo. L, por lo tanto, infringió las reglas 15 y 16.1.

L no fue exonerado por la regla 43.1(b) porque, en el momento en que infringió las reglas 15 y 16.1, no estaba navegando dentro del espacio de baliza al que tenía derecho y que W le dio.

Cuando L orzó, W infringió la regla 11, pero fue exonerado por la regla 43.1(b) porque estaba navegando dentro del espacio al que tenía derecho según las reglas 15 y 16.1.

L se comprometió desde libre a popa dentro de dos de sus esloras de W, por lo que la regla 17 prohibió a L navegar más al viento que su rumbo debido. El comité de protestas no estableció hechos sobre si L navegó o no más al viento que su rumbo debido después de que comenzó el compromiso. Si lo hizo, infringió la regla 17. Sin embargo, no se gana nada buscando los hechos necesarios para resolver esta cuestión porque L seguiría descalificado según las reglas 15 y 16.1.

El comité de protestas no discutió la regla 14. W no infringió la regla 14(a), ya que no le fue razonablemente posible evitar el contacto. L, sin embargo, sí infringió la regla 14(a); el hecho de que él causara el contacto demostró que le era posible evitarlo. Habría sido penalizado por esta infracción si hubiera habido daños o lesiones en cualquiera de los barcos. No se establecieron hechos sobre daños o lesiones, pero este problema no necesita ser abordado ya que L seguiría descalificado según las reglas 15 y 16.1.

Por las razones anteriores, se deniega la apelación de L.

USA 1998/76



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 94

Suprimido

CASO 95

Definiciones, Espacio

Definiciones, Espacio en Baliza

Regla 18.1(a)(1), Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18

Regla 18.2(a)(1), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Regla 18.3, Espacio en Baliza: Virando por Avante Dentro de la Zona

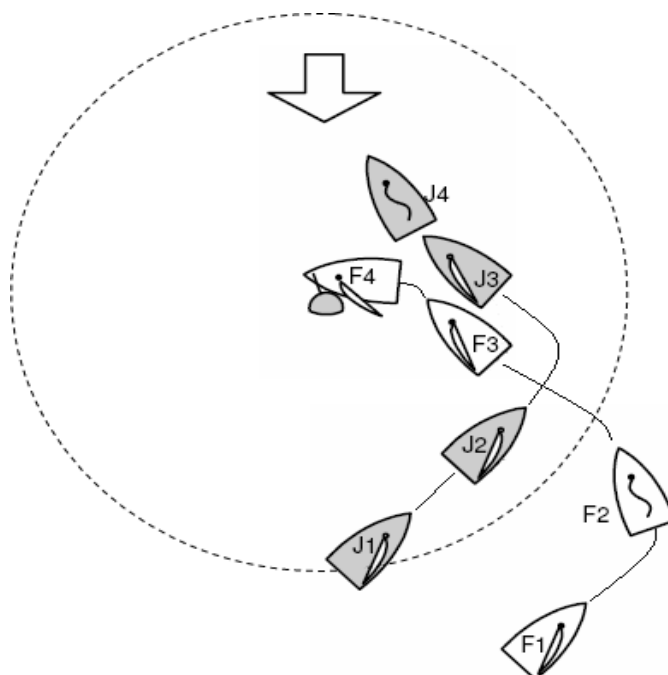
Regla 43.1(b), Exoneración

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están barloventeando y están sujetos a la regla 18.2(a)(1), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos pasa más allá de proa al viento. Cuando un barco está obligado a dar a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye espacio para que el otro barco cumpla con la regla 31. Cuando el barco con derecho a espacio en baliza se ve obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, es exonerado por su infracción de la regla 31.

Hechos

Acercándose a la baliza de barlovento, *Julandrón* y *Flipao* estaban comprometidos amurados a babor, *Flipao* estando entre una y dos esloras a sotavento. *Flipao* viró por avante y entró en la zona amurado a estribor. A continuación, *Julandrón* viró por avante hasta una posición a barlovento de *Flipao*. *Julandrón* orzó de modo que el barrido de su popa hizo que *Flipao* tuviera que alterar su rumbo para evitar el contacto, lo cual consiguió, pero tocando la baliza como resultado. *Flipao* protestó.

El comité de protestas descalificó a *Julandrón* según la regla 18.3. *Julandrón* apeló alegando que, debido a que era un barco comprometido por el interior cuando entró en la zona, tenía derecho a espacio para pasar la baliza.



Decisión

Cuando *Julandrón* llegó a la zona, estaba comprometido por el interior de *Flipao*. Desde ese momento hasta que *Flipao* pasó más allá de proa al viento, la regla 18.2(a)(1) requería que *Flipao* diera a *Julandrón* espacio en la baliza. Cuando *Flipao* pasó más allá de proa al viento, las embarcaciones estaban en bordadas opuestas barloventeando, por lo que la regla 18 dejó de aplicarse (véase la regla 18.1(a)(1)). Después de que *Flipao* completó su virada por avante, tenía derecho de paso según la regla 10, pero inicialmente estaba sujeto a la regla 15. Cumplió con esa regla porque *Julandrón* tuvo espacio para mantenerse separado cruzando por delante de él.

Entre las posiciones 2 y 3, *Julandrón* pasó más allá de proa al viento en la zona de una baliza que debía dejarse por babor. En ese momento, *Flipao* iba directo a baliza, por lo que la regla 18.3 comenzó a aplicarse y, por lo tanto, la regla 18.2 dejó de aplicarse. Poco tiempo después, cuando *Julandrón* completó su virada por avante, *Flipao* quedó comprometido por su interior, y *Julandrón* estaba entonces obligado por la regla 18.3(b) a darle a *Flipao* espacio en baliza porque *Flipao* había estado amurado a estribor desde que entró en la zona.

Después de que *Julandrón* cruzó por delante de *Flipao*, *Flipao* tuvo derecho de paso, primero según la regla 10, luego según la regla 13 y finalmente según la regla 11. Por lo tanto, *Julandrón* no tuvo la protección de la regla 15 durante ese tiempo.

Después de la posición 3, la regla 11 requería que *Julandrón* navegara de modo que *Flipao* pudiera «navegar a su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo» (véase la definición «Mantenerse Separado»). El hecho de que, cuando *Julandrón* orzó, *Flipao* tuvo que alterar su rumbo para evitar el contacto fue evidencia de que *Julandrón* infringió la regla 11 al no mantenerse separado. Además, cuando *Julandrón* orzó, no le dio a *Flipao* espacio para navegar hasta la baliza y cumplir con su obligación según la regla 31. Por lo tanto, *Julandrón* infringió la regla 18.3(b) (véanse también las definiciones «Espacio en Baliza» y «Espacio»).

El comité de protestas descalificó correctamente a *Julandrón* según la regla 18.3(b), pero éste también infringió la regla 11. *Flipao* infringió la regla 31 cuando tocó la baliza, pero fue exonerado por la regla 43.1(b). Se desestima la apelación de *Julandrón*.

GBR 2000/4

CASO 96

Regla 30.4, Penalizaciones de Salida: Regla de la Bandera Negra

Cuando, después de una llamada general, un barco se entera, al ver mostrado su número de vela, que ha sido descalificado por el comité de regatas según la segunda frase de la regla 30.4 y cree que el comité de regatas ha cometido un error, su única opción es no salir y luego solicitar una reparación. Sin embargo, si el comité de regatas no muestra su número de vela y navega en la prueba en la que se ha vuelto a dar la salida, debería ser puntuado como BFD y no como DNE.

Hechos para la Pregunta 1

El comité de regatas mostró la bandera negra como señal de preparación para la salida de una clase. El casco del barco A fue identificado en el triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera baliza durante el último minuto antes de su señal de salida. Después de la señal de salida, el comité de regatas hizo una llamada general. El comité de regatas descalificó a A sin audiencia por infringir la regla 30.4, y mostró su número de vela antes de la siguiente señal de atención para la prueba.

Pregunta 1

Si A cree que el comité de regatas cometió un error al identificarla en el triángulo durante el último minuto, ¿las reglas le permiten navegar en la prueba cuando se da una nueva salida a la prueba y luego solicitar reparación?

Respuesta 1

La regla 30.4 exige claramente que A no navegue en la prueba en la que se da una nueva salida y establece que su descalificación no será excluida si lo hace. Su único recurso es solicitar reparación, lo que, si se concede en una serie, normalmente se basaría en sus resultados en otras pruebas.

Hechos para la Pregunta 2

Los hechos son los mismos que para la pregunta 1, excepto que el comité de regatas no mostró el número de vela de A antes de la siguiente señal de atención para la prueba, y A navegó en ésta cuando se dio la nueva salida.

Pregunta 2

¿Tiene A derecho a un puesto de llegada?

Respuesta 2

No. A debe ser descalificado según lo exige la segunda frase de la regla 30.4. Sin embargo, debido a que el comité de regatas cometió un error al no mostrar su número de vela entre la llamada general y la siguiente señal de atención para la regata, se le debe puntuar BFD (Descalificación según la regla

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

30.4), y no DNE (Descalificación no excluible). Si solicita reparación alegando que tiene derecho a un puesto de llegada porque el comité de regatas cometió un error al no mostrar su número de vela, su solicitud debe ser denegada. Si bien el no mostrar su número de vela es una omisión inadecuada por parte del comité de regatas, no es la omisión lo que le privó de su puesto de llegada, sino el hecho de que había estado en el triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera baliza en el minuto anterior a su señal de salida. Sin embargo, si se le puntuó DNE, se le debe conceder reparación en la medida de cambiar su puntuación a BFD.

GBR 2000/1

CASO 97

Regla 55.3, Envergado y Cazado de Velas: Cazado de Velas

Se permite el uso de un arbotante de braza conectado a la braza de spinnaker.

Pregunta

¿Está permitido el uso de un arbotante de braza (un tangón que ejerce presión hacia afuera sobre el cabo que controla la posición en el eje proa-popa de un tangón de spinnaker) según la regla 55.3?

Respuesta

Sí. Cuando un tangón de spinnaker está portando, el cabo que controla la posición en el eje proa-popa de ese tangón es una braza, no una escota. Por lo tanto, un arbotante de braza que ejerce una presión hacia afuera sobre una braza no es un «dispositivo que ejerce una presión hacia el exterior sobre una escota o el puño de escota una vela».

GBR 2000/2

CASO 98

Definiciones, Regla

Regla 4, Aceptación de las Reglas

Regla 5, Reglas que Rigen a las Autoridades Organizadoras y a los Oficiales

Regla 63.5(c), Celebración de Audiencias: Decisiones

Regla 87, Modificaciones a las Reglas de Clase

Regla 88.2, Prescripciones Nacionales: Modificaciones a las Prescripciones

Regla J1.1(2), J1.1(3) and J1.2(3), Contenido del Anuncio de Regatas

Las reglas enumeradas en la definición de «Regla» se aplican a las regatas regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, independientemente de si el anuncio de regatas establece explícitamente que se aplican. Una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier prescripción a la regla 88.2, puede cambiar algunas o todas las prescripciones de la autoridad nacional. Generalmente, el anuncio de regata no puede cambiar una regla de clase. Cuando un barco compite bajo un sistema de compensación o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y algunas o todas sus reglas de clase también pueden aplicarse. Cuando el anuncio de regatas entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguno de los dos tiene precedencia.

Hechos

El anuncio de regatas para la Regata de Puesta a Punto de Primavera establecía que se aplicarían el Reglamento de Regatas a Vela, pero no hacía referencia a las prescripciones de la autoridad nacional, las instrucciones de regata, las reglas de clase, el anuncio de regata ni ningún otro documento o regla. Se dieron salidas para una clase de barcos que competían bajo un sistema de compensación y para dos clases monotipo. *Batiburrillo*, un J/24, compitió en la clase de compensación y fue protestado por infringir una regla de la clase J/24.

Pregunta 1

¿Era aplicable alguno de los siguientes?

- (1) las prescripciones de la autoridad nacional
- (2) las reglas de clase
- (3) las reglas del anuncio de regatas
- (4) las reglas de las instrucciones de regata
- (5) otros documentos que rigen la regata.

Respuesta 1

La regla J1.1(2) exige que el anuncio de regatas informe a los participantes de que la regata se regirá por las reglas tal como se definen en el Reglamento de Regatas a Vela». Si el anuncio de regatas incluye tal declaración, entonces se aplican todos los siguientes: las prescripciones de la autoridad nacional, las reglas de clase, las reglas en el anuncio de regata y las instrucciones de regata, así como aquellas Regulaciones de World Sailing a las que World Sailing otorgue la categoría de regla, publicadas en la página web de World Sailing. Estos se aplican porque todos se definen como reglas (véase la definición «Regla»).

En este caso, el anuncio de regata para la Regata de Puesta a Punto de Primavera no cumplió con la regla J1.1(2). Solo establecía que «se aplicará el Reglamento de Regatas a Vela». Sin embargo, los documentos 1, 2, 3 y 4 eran de aplicación. El razonamiento que lleva a esta conclusión se presenta en el siguiente párrafo.

Si un término aparece en cursiva en una regla de regata, ese término se usa en el sentido establecido en las Definiciones (véase «Terminología» en la «Introducción»). Las reglas 4.1(a) y 4.3(a), en las que «reglas» está en cursiva, dejan claro que, al participar en la regata, cada participante y propietario de barco acepta regirse por las reglas de regata y por las reglas de los documentos enumerados en la definición «Regla». La regla 5, en la que «reglas» aparece de nuevo en cursiva, implica que las reglas de todos los documentos enumerados en la definición «Regla» también rigen para la autoridad organizadora, el comité de regatas, el comité técnico y el comité de protestas mientras dirigen y juzgan un evento. La lista en la definición «Regla» incluye los elementos 1, 2, 3 y 4 de la Pregunta 1.

Otros documentos que rigen el evento (5º guión de la pregunta1) sólo son aplicables cuando sean incluidos en el anuncio de regatas (véase la regla J1.1(3)).

Pregunta 2

¿Puede modificarse una prescripción de la autoridad nacional, o una regla en el anuncio o en las instrucciones de regata?

Respuesta 2

Sí, siempre que se sigan los procedimientos establecidos en las reglas de regata para realizar dicha modificación. (Téngase en cuenta que una adición a una regla, o la eliminación de toda o parte de ella, es una «modificación» a la regla. Véase la regla 85.1).

El anuncio o las instrucciones de regata pueden modificar una prescripción o establecer que algunas o todas las prescripciones no se aplicarán, siempre que la autoridad nacional no haya restringido los cambios a esas prescripciones mediante una prescripción a la regla 88.2. En ausencia de tal modificación en el anuncio en las instrucciones de regata, se aplican todas las prescripciones.

La regla 89.2 establece que una regla en el anuncio de regatas puede modificarse siempre que se notifique de forma adecuada, y la regla 90.2(c) cubre los procedimientos para modificar una regla en las instrucciones de regata.

Pregunta 3

¿Puede modificarse una regla de clase?

Respuesta 3

Generalmente, no. Sin embargo, el anuncio de regatas puede modificar una regla de clase si las propias reglas de clase lo permiten, o si se ha obtenido el permiso por escrito de la asociación de clase para tal modificación y se ha publicado en el tablón oficial de avisos (véanse las reglas 87 y J1.2(3)).

Pregunta 4

Batiburrillo, un J/24, participó en la clase de compensación. ¿Le eran aplicables las Reglas de Clase J/24 o las reglas del sistema de compensación?

Respuesta 4

Las reglas del sistema de compensación eran aplicables a *Batiburrillo* (véase el párrafo (d) en la definición «Regla»). Pero si su compensación se basaba explícitamente en la suposición de que competía en cumplimiento de algunas o todas las reglas de la clase J/24, entonces esas reglas de la clase J/24, o todas las reglas de clase, eran aplicables. Sin embargo, si la compensación de *Batiburrillo* no se basaba en tal suposición, entonces ninguna de las reglas de la clase J/24 era de aplicación.

Pregunta 5

Si una regla en el anuncio de regatas entra en conflicto con una regla en las instrucciones de regata, ¿cuál tiene precedencia? ¿Puede resolverse el conflicto?

Respuesta 5

Ninguna tiene precedencia. La regla 63.5(c) rige una protesta o solicitud de reparación que surja de tal conflicto. Requiere que el comité de protestas aplique la regla que considere que proporcionará el resultado más equitativo para todos los barcos afectados. Si tal conflicto surge al margen de una audiencia de una protesta o solicitud de reparación, el conflicto puede eliminarse modificando el anuncio de regatas (según lo permitido por la regla 89.2(b)) o las instrucciones de regata (según lo permitido por la regla 90.2(c)).

USA 2000/80

CASO 99

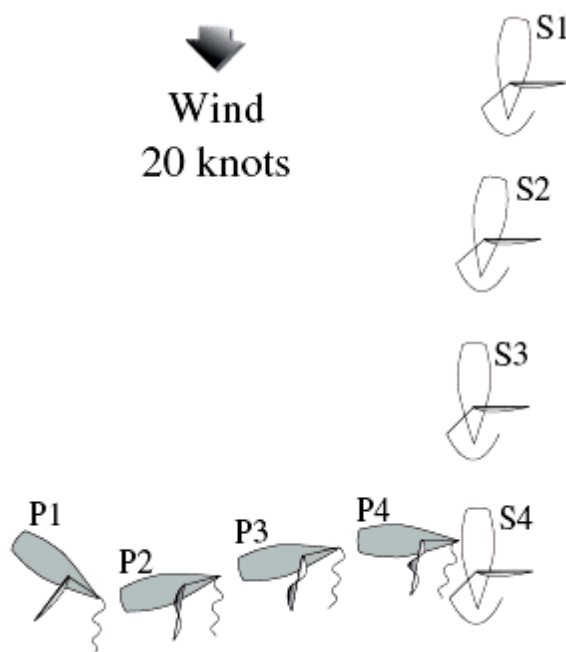
Regla 10, En Bordadas Opuestas

Regla 14, Evitar Contactos

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

Regla 60.5(c), Protestas: Decisiones de las protestas

El hecho de que un barco que debe mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a ser exonerado por infringir una regla de la Parte 2. Cuando un barco con derecho de paso se ve obligado por la regla 14 a «evitar el contacto... si ello es razonablemente posible» y la única forma de hacerlo es una trasluchada catastrófica, no infringe la regla si no lo hace. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse, y lo hace (ya sea por elección o necesidad), no puede ser descalificado.



Hechos

Los Farr 30 estaban regateando en condiciones difíciles. El barco S navegaba a 10-14 nudos. Antes de que el barco P llegara a la posición 1, salió de orzada y estaba fuera de control. P golpeó a S en el centro del barco, lo que provocó daños graves. Ambos barcos se retiraron. S protestó a P.

El comité de protestas determinó que S había realizado pequeñas alteraciones de rumbo cuando los barcos estaban muy separados; que estos fueron frustrados por el movimiento errático de P, aún fuera de control; y que cuando se hizo evidente que P no iba a mantenerse separado, la única acción disponible para S era una trasluchada catastrófica, lo que conllevaba un riesgo considerable de daños para S.

El comité de protesta descalificó a ambos barcos, a P por infringir la regla 10 y a S por infringir la regla 14, declarando que S debería haber sido consciente de las dificultades experimentadas por P y debería haber tomado medidas más significativas antes. Remitió su decisión a la autoridad nacional para su confirmación o corrección.

Decisión

Se anulan las decisiones del comité de protestas. Ambos barcos deben ser puntuados como RET.

Claramente, P infringió las reglas 10 y 14(a). Ninguna regla lo exoneró, a pesar de que estaba fuera de control. Al infringir las reglas 10 y 14(a), P causó daños graves. Las reglas 10 y 14(a) son reglas de la Parte 2, y la regla 44.1 permite que un barco que infringe una o más reglas de la Parte 2 se penalice. Debido a que P causó daños graves, la penalización aplicable para él era retirarse (véase la regla 44.1(b)). P se retiró (si lo hizo por elección o necesidad no importa) y, por lo tanto, estuvo exento de descalificación (véase la regla 60.5(c)). Su descalificación se anula y debe ser puntuado como RET.

En cuanto a S, la regla 14 establece disposiciones especiales en el caso de un barco con derecho de paso. Primero, para que sea penalizado, debe haber contacto que haya causado daños o lesiones. Esto no está en duda. Segundo, no se le exigía que actuara para evitar el contacto hasta que quedó claro que P no se mantenía separado. Fue solo en ese momento que la regla 14 le exigió evitar el contacto si ello era razonablemente posible. El comité de protestas estableció que, cuando S se dio cuenta de que P no se iba a mantener separado, la única acción disponible para S era una trasluchada catastrófica, lo que conllevaba un riesgo considerable de daños para S. Esa constatación equivale a determinar que no era razonablemente posible para S evitar el contacto. Por lo tanto, S no infringió la regla 14. Se anula su descalificación y también debe ser puntuado como RET.

Finalmente, el comité de protestas debe tener en cuenta que, a la luz de la decisión modificada, la regla 61.1(c) le da derecho a convocar una audiencia para considerar otorgar a S una reparación según la regla 61.4(b)(2).

GBR 2001/7

CASO 100

Regla 41, Ayuda Externa

Cuando un barco pide y recibe asesoramiento táctico de regata, recibe ayuda externa, incluso si lo pide y lo recibe en un canal de radio público.

Hechos

Tres barcos grandes debían rodear una baliza cerca de una costa rocosa y luego navegar con una corriente en contra de 6 nudos. El viento era flojo. El barco A llamó por radio al barco B, cuyo patrón estaba más familiarizado con la zona, preguntando si era seguro fondear en las inmediaciones de la baliza. B respondió que no era seguro fondear. El barco C protestó a ambos barcos según la regla 41, por discutir qué tácticas se usarían para rodear la baliza y navegar el siguiente tramo.

El comité de protestas desestimó la protesta contra B y descalificó a A por recibir ayuda externa. Señaló que podría haber navegado o alejado de la baliza a motor con total seguridad en cualquier momento, y que las únicas razones para fondear en la baliza eran superar la corriente adversa y ganar la prueba.

A apeló, alegando que no creía haber recibido ayuda, que creía que el consejo dado en un canal de radio público no era ayuda externa, y que una autoridad nacional no debería justificar una descalificación por recibir información de seguridad.

Decisión

Se desestima la apelación de A. A pidió ayuda por razones tácticas de regata y la recibió. Es irrelevante que la pregunta de A y la información que recibió en respuesta se transmitieran en un canal de radio público. La ayuda que recibió A no entraba dentro del alcance de las excepciones a la regla 41, especialmente la regla 41(d) ya que él pidió la información. Por lo tanto, A infringió la regla 41.

GBR 2001/4

CASO 101

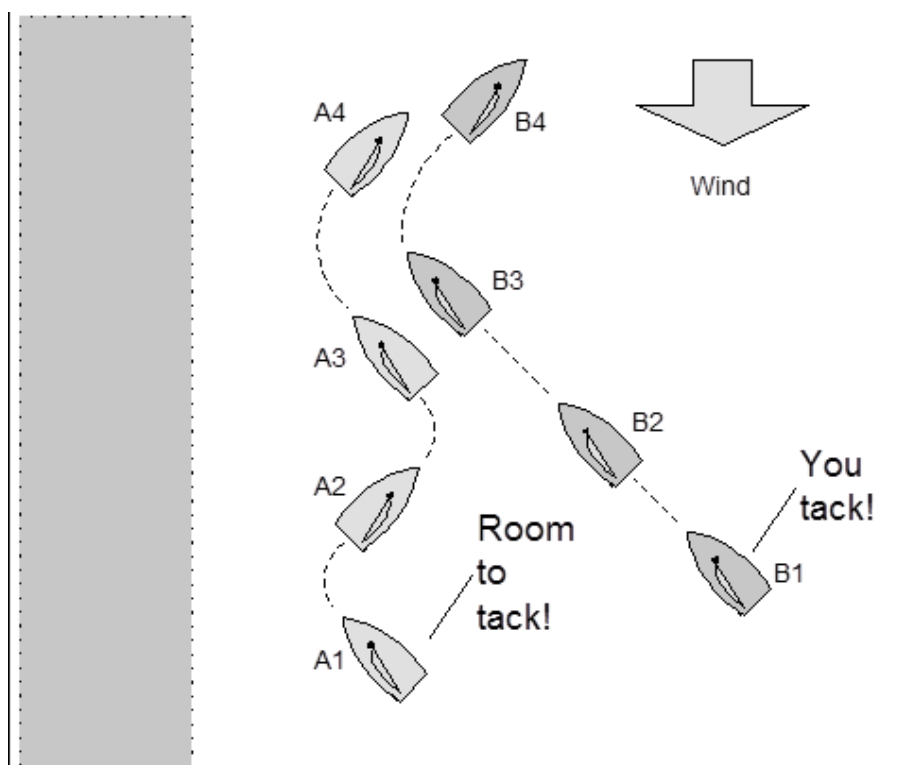
Regla 20.2(c), Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo: Respuesta

Cuando un barco con derecho de paso debe dar espacio a otro barco para una maniobra, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Cuando, en respuesta a su voz pidiendo «Espacio para virar» al acercarse a una obstrucción, un barco recibe la voz de «Vira», y cuando lo hace y a continuación puede virar de nuevo para mantenerse separado de acuerdo con el buen hacer marinero, el otro barco ha dado el espacio requerido.

Hechos

A y B eran Dragones. A se acercaba a la orilla ciñendo amurado a estribor, libre a proa y en una trayectoria a sotavento de B. A gritó «Espacio para virar», y B respondió «Vira». A viró por adelante y B mantuvo su rumbo. A estaba entonces en rumbo de colisión con B y viró de nuevo. Ambas viradas de A se hicieron de forma normal y de acuerdo con el buen hacer marinero. Después de la segunda virada de A, éste se comprometió por sotavento de B. Poco después, B viró por adelante y A hizo lo mismo. A protestó a B por no ceder espacio según lo exigido por la regla 20.2(c).

El comité de protestas concluyó que B no cedió a A «espacio para virar por adelante y evitarlo», y descalificó a B, declarando que había «fallado en mantenerse separado de A después de su virada». B apeló.



	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Decisión

Se estima la apelación de B y se le reclasifica. Las acciones de A demuestran que tenía espacio para virar por adelante y evitar a B. Por lo tanto, B cumplió con su obligación según la regla 20.2(c).

Es importante distinguir la obligación de mantenerse separado de la obligación de dar espacio. Cuando un barco con derecho de paso debe dar espacio a otro barco para una maniobra, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Después de que A viró por adelante a la amura de babor, B no estaba obligado a mantenerse separado de A; en cambio, era A quien estaba obligado por la regla 10 a mantenerse separado de B. B solo estaba obligado por la regla 20.2(c) a dar espacio a A para virar por adelante y evitar a B, y B lo hizo.

GBR 2001/11

CASO 102

Regla 61.2(b), Reparaciones: Solicitud de Reparación

Cuando un barco solicita reparación por un incidente que, según afirma, afectó su puntuación en una prueba y, por lo tanto, en una serie, el tiempo límite para presentar la solicitud es el tiempo límite de la prueba, en lugar de un tiempo límite basado en la publicación de los resultados de la regata.

Hechos

Descarado solicitó reparación al final de una regata de ocho pruebas debido a un incidente que ocurrió en la prueba 5 de la serie, que se había disputado tres semanas antes. El comité de protestas consideró que su solicitud no era válida porque se presentó fuera del tiempo límite. Aquel apeló, alegando que no fue hasta el final de la regata y la publicación de los resultados cuando supo que su puntuación en la prueba 5 había afectado su puntuación en la serie y que el tiempo límite para presentar su solicitud no comenzó hasta después de que la serie se completara y se publicaran los resultados.

Decisión

Se desestima la apelación de *Descarado*. Su solicitud de reparación no fue válida porque no se presentó en la oficina de regatas dentro del tiempo límite de protestas correspondiente a la prueba 5 (véase la regla 61.2(b)). El incidente afectó su puntuación en la serie solo a través del impacto que tuvo su puntuación en la prueba 5 y, por lo tanto, el tiempo límite relevante para solicitar reparación fue el tiempo límite que se aplicó a esa prueba.

GBR 2001/9

CASO 103

Definiciones, Espacio

La frase «de acuerdo con el buen hacer marinero» en la definición «Espacio» se refiere al manejo del barco que puede esperarse razonablemente de una tripulación competente, pero no experta, con el número de tripulantes adecuado para el barco.

Hechos

Dos barcos de 9 metros (30 pies) amurados a babor, OL e IW, están en un obstáculo, una embarcación fondeada. OL ha elegido pasar a sotavento del obstáculo. Las embarcaciones están comprometidas con IW por el interior. Aunque los barcos de esta clase suelen ser tripulados por seis personas, IW navega con una tripulación de tres, y son relativamente inexpertos.

Pregunta 1

¿Debe considerarse la experiencia y el número de tripulantes de IW al determinar cuánto «espacio» tiene derecho a recibir según la regla 19.2(b) entre OL y el obstáculo?

Respuesta 1

Ni la experiencia de la tripulación de IW ni su número son relevantes para determinar el «espacio». En la regla 19.2(b), que exige a OL dar a IW «espacio» entre él y el obstáculo, «espacio» es un término definido. La definición de «Espacio» es «el espacio que un barco necesita en las condiciones reinantes... mientras maniobra con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero». Al determinar si OL ha dado o no el espacio requerido, la interpretación de «de acuerdo con el buen hacer marinero» debe basarse en el manejo del barco que puede esperarse razonablemente de una tripulación competente, pero no experta, con el número de tripulantes adecuado para el barco. (El caso 21 discute otros aspectos de la definición de «Espacio»).

Pregunta 2

¿Es la respuesta la misma con respecto al «espacio» tal como se usa en la definición de «Espacio en Baliza» y en otras reglas de la Parte 2?

Respuesta 2

Sí.

USA 1999/7

CASO 104

Regla 63.5(a), Celebración de Audiencias: Decisiones

Regla 70.1, Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional

Regla R5, Hechos Inadecuados; Reapertura

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las determinaciones de un comité de protestas es a veces insatisfactorio porque tales determinaciones pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otra determinación que implique razonamiento o juicio, pero no sus determinaciones de los hechos. Una autoridad nacional puede establecer hechos adicionales mediante deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos dibujados tienen precedencia uno sobre el otro. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre los hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

Pregunta 1

¿Qué criterios resultan decisivos para saber si una determinación en la decisión de un comité de protestas está sujeta a cambio en apelación? ¿Los criterios se basan en si lo determinado es un «hecho» o una «conclusión», si incorpora una interpretación de una regla, o algo más?

Respuesta 1

La distinción entre «hecho» y «conclusión» no proporciona un criterio satisfactorio porque los dos conceptos pueden superponerse. En el contexto de la regla 63.5(a) y otras reglas que usan el término, un «hecho» es una acción o condición que un comité de protesta «determina» que ocurrió o existió. Una «conclusión» se deriva del razonamiento de otra cosa, y puede ser puramente fáctica. Por ejemplo, si los hechos son que hubo tres clases en una prueba y cinco barcos en cada clase, es tanto una conclusión como un hecho que hubo 15 barcos en la prueba. Una conclusión también puede ser parcialmente no fáctica, como cuando se emite un juicio que incluye elementos no fácticos. Un ejemplo es la afirmación: «El barco A mostró su bandera en la primera oportunidad razonable después del incidente», que se basa en una combinación de los hechos sobre un incidente y una interpretación de la frase «primera oportunidad razonable» en la regla 60.2(a)(1).

Una determinación que es una interpretación de una regla está claramente sujeta a cambio por una autoridad nacional, pero otras determinaciones que implican razonamiento o juicio están igualmente sujetas a cambio. Por ejemplo, un comité de protestas podría declarar: «La velocidad del viento de 15 nudos era demasiado alta para que los barcos pudieran competir con seguridad». Esta afirmación es una opinión o juicio, pero no una interpretación de las reglas.

El criterio para saber si una determinación de un comité de protestas está sujeta a cambio en apelación es, por lo tanto, únicamente que tal determinación no sea exclusivamente de naturaleza fáctica. La regla 70.1 permite la apelación de la «decisión de un comité de protestas o el procedimiento que ha seguido, pero no los hechos probados». Sin embargo, no prohíbe la apelación de otras determinaciones o juicios realizados por el comité de protestas. De manera similar, la regla R5 requiere que una autoridad nacional acepte los hechos probados por comité de protestas, pero no requiere la aceptación de otras determinaciones. El efecto de ambas reglas es que una autoridad nacional puede cambiar cualquier determinación de un comité de protestas, excepto un hecho probado.

Pregunta 2

¿Puede una autoridad nacional deducir hechos adicionales extrayendo conclusiones de los hechos escritos del comité de protestas o de su esquema?

Respuesta 2

Sí. La autoridad nacional puede aplicar la lógica para deducir hechos adicionales de cualquiera de las fuentes.

Pregunta 3

¿Qué consideración tiene un esquema preparado o refrendado por un comité de protestas según lo exige la regla R2.2(b)?

Respuesta 3

Tanto el esquema como los hechos escritos tienen la consideración de hechos probados por el comité de protestas. Ninguno tiene precedencia sobre el otro.

Pregunta 4

Cuando los hechos entran en conflicto entre sí, como un conflicto entre el esquema y los hechos escritos, ¿se le exige a una autoridad nacional que los acepte todos? ¿Cómo se resuelven los conflictos?

Respuesta 4

Por lógica, la autoridad nacional no puede aceptar hechos contradictorios. La regla R5 otorga a una autoridad nacional la autoridad para requerir que el comité de protesta proporcione hechos revisados o adicionales que resuelvan el conflicto.

USA 2003/85

CASO 105

Regla 10, En Bordadas Opuestas

Regla 14, Evitar Contactos

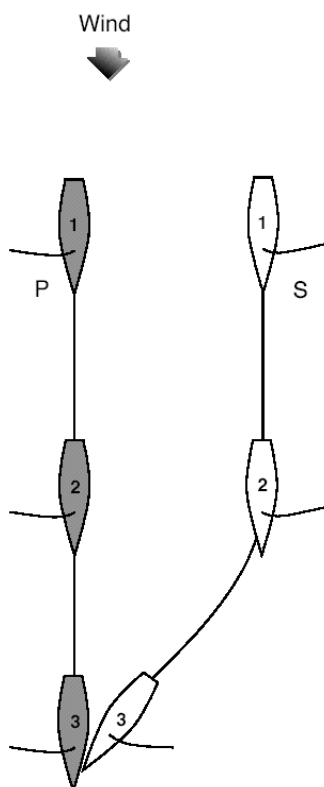
Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

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

Hechos

Después de navegar bordo con bordo con P durante un tiempo amurados a babor, S traslucha amurándose a estribor sin infringir la regla 15. Ambos barcos continúan navegando en rumbos paralelos. Aproximadamente dos minutos después de su trasluchada, S comienza a orzar. P no responde a la orzada y los barcos se tocan en la posición 3. No hay daños ni lesiones.



Preguntas

En el momento del contacto, ¿sigue aplicándose la regla 15? ¿S infringe la regla 16.1?

Respuestas

S, como barco amurado a estribor, tiene derecho de paso según la regla 10, y P, como barco amurado a babor, debe mantenerse separado. La regla 15 se aplica solo brevemente después de que S se

convierte en el barco con derecho de paso, pero la regla 16.1 continúa limitando cómo S puede alterar su rumbo. S puede orzar siempre que lo haga de manera que le dé a P espacio para mantenerse separado, y P debe estar preparado para reaccionar con prontitud, trasluchando si fuera necesario, para seguir manteniéndose separado. Dado que P tiene espacio para mantenerse separado de S respondiendo con prontitud cuando S orza, S no infringe la regla 16.1. P no se mantiene separado y no evita el contacto con S. Por lo tanto, P es penalizado por infringir las reglas 10 y 14(a).

S también infringe la regla 14 porque, después de que queda claro que P no se mantiene separado, S puede evitar el contacto. Sin embargo, debido a que no hay daños ni lesiones, es exonerado por la regla 43.1(c).

DEN 2005

CASO 106

Definiciones, Navegar el Recorrido Regla 28.1, Navegar el Recorrido

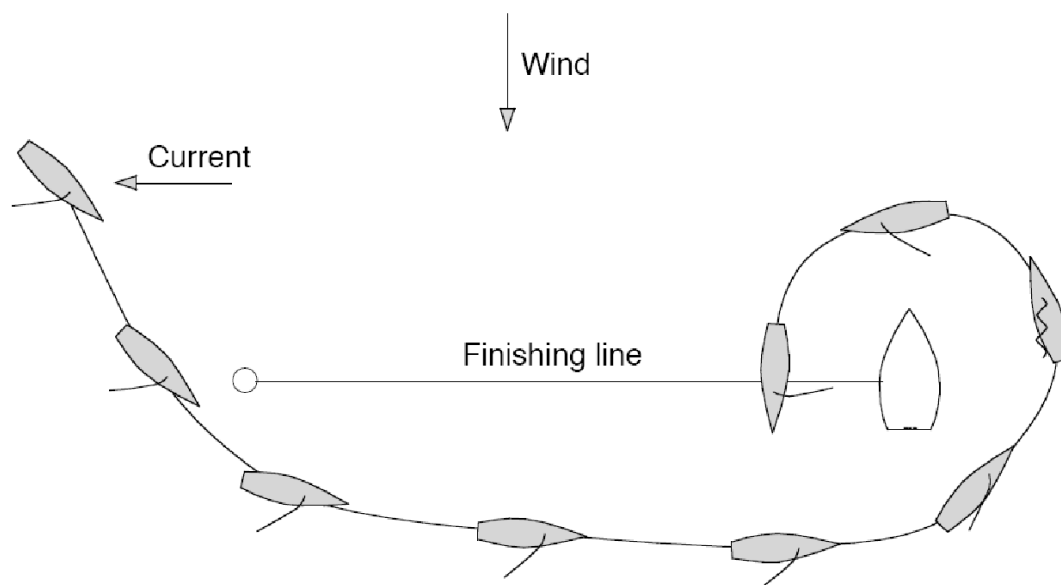
Cuando el hilo que representa la trayectoria de un barco se encuentra en los lados prescritos de las balizas de llegada o de las balizas de la puerta, no es relevante que, al tensarse, también pase una de esas balizas por el lado no prescrito.

Hechos

A medida que los barcos se acercan a una línea de llegada a favor del viento, una corriente de marea lleva a uno de ellos fuera de una de las balizas de llegada. Navega más allá de toda la línea de llegada, rodea la otra baliza de llegada y luego cruza la línea de llegada desde el lado de su recorrido.

Pregunta

¿Ha cumplido el barco con la regla 28.1?



Respuesta

Sí. Cuando el recorrido requiere que los barcos pasen entre dos balizas en una línea de llegada o en una puerta, un barco cumple con la regla 28.1 si el hilo que representa su trayectoria, al tensarse, pasa entre las balizas desde la dirección de la baliza anterior (véase la definición «Navegar el Recorrido»). Cumple con la regla 28.1 incluso si el hilo también pasa una baliza de la línea de llegada o de la puerta por el lado no prescrito. En este caso, el barco pasó la boya que servía como baliza de la línea de llegada por el lado no prescrito antes de pasarla por el lado prescrito.

Véase el caso 90 para un debate sobre un incidente similar en la línea de salida.

CASO 107

Regla 14, Evitar Contactos

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

Regla 60.5(c)(2), Protestas: Decisiones de las Protestas

Durante la secuencia de salida, un barco que no está vigilante puede que por esa razón no haga todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Dar voces es una forma en que una embarcación puede «actuar para evitar un contacto». Cuando el incumplimiento de una regla de la Parte 2 por parte de un barco causa daños graves y seguidamente éste se retira, ha asumido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por ese incumplimiento.

Hechos

Entre las señales de preparación y de salida, el *Eufrates*, amurado a estribor, y el *Tigris*, amurado a babor, se acercaron de frente. Ambos eran barcos quillados de crucero, de 10 m de eslora. Ninguno de los barcos era consciente de la presencia del otro. En cada barco, el miembro de la tripulación que normalmente habría estado apostado junto al estay de proa, estaba manejando el génova, y ningún otro miembro de la tripulación estaba vigilando. El *Eufrates* se movía lentamente con maniobrabilidad limitada. Colisionaron, causando graves daños al *Tigris*, que por lo tanto se retiró. En la protesta resultante, el *Tigris* fue descalificado por la regla 10, y el *Eufrates* fue descalificado por la regla 14. El *Eufrates* apeló, alegando que no podría haber evitado al *Tigris* ni aun alterando su rumbo o velocidad.

Decisión

La regla 14 comienza con «si ello es razonablemente posible, un barco deberá evitar un contacto con otro barco». Esta exigencia significa que un barco debe hacer todo lo que razonablemente se pueda esperar de él en las condiciones reinantes para evitar el contacto. Esto incluye mantener una atenta vigilancia mientras se navega en el área de salida durante la secuencia de salida, un momento en que los barcos suelen estar cerca unos de otros y alteran su rumbo con frecuencia.

El comité de protestas concluyó que si cualquiera de los barcos hubiera visto al otro, se podría haber evitado una colisión, incluso en el último minuto, particularmente si el *Eufrates* hubiera gritado al *Tigris* cuando estaba claro que éste no estaba alterado su rumbo para mantenerse separado. Hasta ese momento, la regla 14 permite que un barco con derecho de paso retrase la acción para evitar el contacto. De ello se deduce que en ese momento debe comenzar a actuar en un esfuerzo por evitar el contacto. La palabra «actuar» no se restringe a alterar su rumbo o velocidad. Dar voces era una acción que el *Eufrates* podía y debía haber tomado. El *Eufrates* infringió la regla 14(a). Debido a que la colisión resultó en daños, el *Eufrates* no fue exonerado por la regla 43.1(c) y la decisión del comité de protestas de descalificarlo fue correcta. Por lo tanto, su apelación es desestimada.

Claramente, el *Tigris* infringió las reglas 10 y 14(a). Como resultado de los graves daños que sufrió en la colisión, se retiró de la regata y, por lo tanto, asumió la penalización aplicable (véase la regla 44.1(b)). La regla 60.5(c)(2) prohíbe penalizarlo aún más. Se revoca la descalificación del *Tigris* y debe ser puntuado como RET.

GBR 2004/6

CASO 108

Definiciones, Navegar el Recorrido

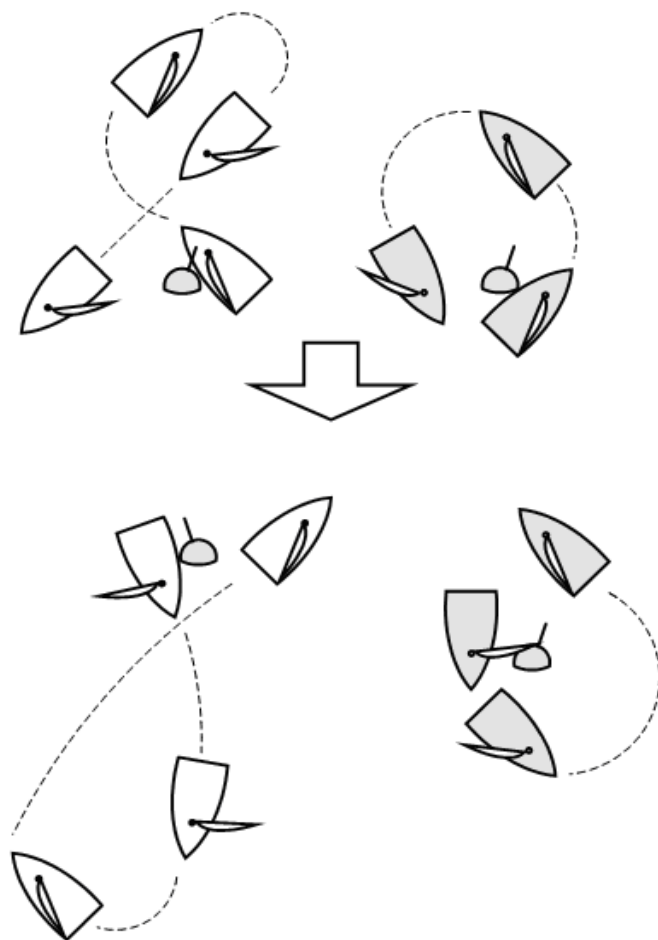
Regla 28.1, Navegar el Recorrido

Regla 31, Tocar una Baliza

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

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

Al penalizarse después de tocar una baliza, un barco no necesita efectuar un giro completo de 360°, y puede cumplir su penalización mientras simultáneamente rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada por adelante y una trasluchada, si se realiza con prontitud después de que ya no esté tocando la baliza y esté bien separado de otros barcos, y cuando no surja ninguna cuestión de ventaja.



Hechos

En cada una de las cuatro situaciones que se ilustran, un barco toca una baliza que debe dejar a babor y luego efectúa un giro que incluye una virada por adelante y una trasluchada.

Pregunta

En cada situación, ¿el barco efectúa una Penalización de Un Giro que cumple con la regla 44 y con la regla 28.1?

Respuesta

Cuando un barco infringe la regla 31, su penalización suele ser una Penalización de Un Giro. Sin embargo, si, al tocar la baliza, causa lesiones o daños graves u obtiene una ventaja significativa en la prueba o serie, su penalización es retirarse (véase la regla 44.1(b)).

En cada situación ilustrada, cumple una Penalización de Un Giro que cumple con la regla 44.2, siempre que

- (a) tan pronto como sea posible, y antes de comenzar su giro de penalización, se separe claramente de cualquier otro barco;
- (b) cuando comience su giro de penalización ya no esté tocando la baliza; y
- (c) efectúe su giro de penalización con prontitud después de separarse de otros barcos.

La regla 44.2 no exige que un barco que cumple una Penalización de Un Giro efectúe un giro completo de 360°, o un giro de un número particular de grados, y no prohíbe cumplir la penalización mientras realiza otra maniobra, tal como rodear la baliza.

Los cuatro giros ilustrados cumplen con la regla 28.1. Siempre que el hilo que representa la trayectoria del barco, cuando se tensa, se encuentre en el lado prescrito de la baliza, el barco cumpliría con la regla 28.1 incluso si (como no se ilustra) un giro de penalización resultara en que el barco realizara un giro extra de 360° alrededor de la baliza.

GBR 2005/4

CASO 109

Parte 2, Preámbulo

Regla 56, Señales de Niebla y Luces; Dispositivos de Separación de Tráfico; Dispositivos de Seguimiento Reglamento internacional para Prevenir los Abordajes

Las reglas del RIPA o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre barcos que están en regata solo si una regla en el anuncio de regatas así lo indica, y en ese caso todas las reglas de la Parte 2 son reemplazadas. Una regla RIPA o disposición administrativa, que no sea una regla de derecho de paso, puede resultar aplicable incluyéndola en el anuncio de regatas, las instrucciones de regata u otro documento que rija la regata.

Pregunta 1

¿Cuáles son las «disposiciones administrativas» a las que se refieren el preámbulo de la Parte 2 y la regla 56.1? ¿En qué se diferencian esas reglas de las del *Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA)*?

Respuesta 1

Las *RIPA* se aplican solo «en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima» (Regla 1(a) *RIPA*). En los puertos, ríos, lagos y otras aguas interiores de un país, los gobiernos y otras autoridades gubernamentales pueden establecer otras reglas. Esas otras reglas son las «disposiciones administrativas» a las que se refieren el preámbulo de la Parte 2 y la regla 56.1. Dichas reglas, que pueden aplicarse a nivel nacional en todas las aguas interiores o solo en aguas interiores específicas, pueden reafirmar, reemplazar, cambiar o añadir a las *RIPA* (Reglas 1(b) y 1(c) *RIPA*).

Pregunta 2

Cuando el anuncio de regatas, las instrucciones de regata y otros documentos que rigen una regata no mencionan las *RIPA* o las disposiciones administrativas, ¿se aplica alguna regla de las *RIPA* o disposiciones administrativas a un barco que compite bajo el *Reglamento de Regata a Vela*?

Respuesta 2

Sí. Cuando un barco que navega bajo las reglas de la Parte 2 se encuentra con una embarcación que no lo hace, las *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso se aplican entre ellas (preámbulo de la Parte 2).

Además, un barco en regata deberá cumplir con la regla 10 *RIPA*, Dispositivos de Separación del Tráfico (regla 56.2). Finalmente, si un barco está equipado con señales sonoras y luces requeridas por las *RIPA* o las disposiciones administrativas aplicables, deberá, mientras está en regata, emitir esas señales de niebla y mostrar esas luces según lo exijan las *RIPA* o las disposiciones administrativas aplicables (regla 56.1).

Pregunta 3

¿Puede el anuncio de regatas, las instrucciones de regata u otro documento que rige la regata hacer

aplicables las *RIPA* o las disposiciones administrativas de derecho de paso u otras reglas de las *RIPA* o disposiciones administrativas?

Respuesta 3

Sí, de tres maneras:

- (1) Solo el anuncio de regatas puede establecer que las reglas de derecho de paso de las *RIPA* o las disposiciones administrativas reemplazan todas las reglas de la Parte 2 (preámbulo de la Parte 2 y regla J1.2(13)). Esto se hace a menudo para regatas oceánicas y también para pruebas nocturnas.
- (2) El anuncio de regatas o las instrucciones de regata pueden establecer que una regla particular de las *RIPA* o disposiciones administrativas (que no sea una regla de derecho de paso) se aplicará en la regata e incluir el texto de esa regla (regla J2.2(29)).
- (3) La definición «Regla» incluye «(g) cualesquiera otros documentos que rijan la regata». Tales documentos pueden incluir el texto de una regla o reglas particulares de las *RIPA* o disposiciones administrativas (que no sea una regla de derecho de paso) que se aplicarán en la regata. Para regir en una regata, un documento debe estar listado en el anuncio de regatas (regla J1.1(3)), indicando dónde o cómo se puede obtener.

Un barco que infrinja una regla de las *RIPA* o una disposición administrativa siempre puede ser procesado por una autoridad responsable de su cumplimiento, pero solo se puede presentar una protesta bajo dicha regla cuando la regla en cuestión «rige la regata».

Pregunta 4

Si una regla en el anuncio de regatas establece que las reglas de derecho de paso de las *RIPA* reemplazan las reglas de la Parte 2, ¿qué reglas de la Parte 2 son reemplazadas por cuales reglas de las *RIPA*?

Respuesta 4

Todas las reglas de la Parte 2 son reemplazadas. La Parte B de las *RIPA* contiene las «Reglas de Rumbo y Gobierno» de las *RIPA*, que son, en efecto, «reglas de derecho de paso». Sin embargo, la Parte B de las *RIPA* debe leerse junto con la totalidad de las *RIPA*, particularmente la Parte A. Por ejemplo, muchos términos utilizados en la Parte B se definen en la Parte A.

Pregunta 5

¿Es posible prever un rango más amplio o más reducido de reemplazos de reglas de derecho de paso que se apliquen entre barcos en regata?

Respuesta 5

El anuncio de regatas solo puede reemplazar todas las reglas de la Parte 2 con todas las reglas de derecho de paso de las *RIPA* o disposiciones administrativas. No se permite un rango más amplio o más reducido de reemplazos de reglas de derecho de paso que se apliquen entre barcos en regata (véase la regla 86.1(b)).

CASO 110

Regla 61.4(b)(2), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Regla 61.4(b)(3), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Según las reglas 61.4(b)(2) o 61.4(b)(3), un barco físicamente dañado solo es elegible para reparación si el daño en sí mismo empeoró significativamente su puntuación o posición. No se precisa un contacto para que un barco cause lesiones o daños físicos a otro. Un empeoramiento de la puntuación o posición de un barco causado por una maniobra de evasión no es, por sí mismo, motivo de reparación. En las reglas 61.4(b)(2) y 61.4(b)(3), «lesión» se refiere a lesiones corporales a una persona y «daño» se limita a daños físicos a un barco o su equipo.

Hechos para las Preguntas 1, 2 y 3

Las reglas de la Parte 2 se aplican entre los barcos A y B. B debe mantenerse separado de A. Sin embargo, B colisiona con A, provocando que A haga un giro de 180 grados antes de que pueda continuar navegando hacia la siguiente baliza. A pierde cinco puestos de llegada debido al incidente. Protesta a B y solicita reparación según la regla 61.4(b)(2). Durante la audiencia, se confirma la protesta de A y se penaliza a B. El comité de protestas establece también que hubo daño físico a A, pero que el daño en sí mismo no afectó su capacidad para continuar en la prueba a velocidad normal.

Pregunta 1

¿Tiene A derecho a reparación?

Respuesta 1

No. Según la regla 61.4(b)(2), la razón por la que la puntuación o posición de un barco empeora significativamente debe ser el daño mismo. En este caso, el daño no tuvo ningún efecto en la puntuación o posición de A.

Pregunta 2

¿Debe haber contacto entre los barcos para que se conceda reparación según la regla 61.4(b)(2)?

Respuesta 2

No. Un barco que sufre lesiones en un miembro de su tripulación o daños físicos mientras actúa para evitar el contacto con un barco que ha infringido una regla de la Parte 2 puede tener derecho a reparación si se determina que la lesión o el daño empeoraron significativamente su puntuación o posición y no fue su culpa. Véase también el caso 135.

Pregunta 3

Si no hubiera habido colisión porque A hubiera podido evitar a B cambiando de rumbo 180 grados, pero A hubiera perdido cinco puestos como resultado, ¿habría sufrido «lesión» o «daño» tal como se usan esos términos en la regla 61.4(b)(2)?

Respuesta 3

No. En la regla 61.4(b)(2), «lesión» se refiere únicamente a lesiones corporales a una persona, y «daño» se limita a daños físicos a un barco o su equipo. Véase también el Caso 19.

Hechos para la pregunta 4

Los hechos son los mismos que para las Preguntas 1, 2 y 3, excepto que B es un barco que no está en regata y que debía mantenerse separado o se determinó que tenía la culpa según el RIPA o una disposición administrativa de derecho de paso, y A solicita reparación según la regla 61.4(b)(3):

Las reglas de la Parte 2 no se aplican entre los barcos A y B. B es un barco que no está en regata. El RIPA se aplica entre A y B. Según una regla del RIPA, B debe mantenerse separado de A. Sin embargo, B colisiona con A, provocando que éste haga un giro de 180 grados antes de que pueda continuar navegando hacia la siguiente baliza. A pierde cinco puestos de llegada debido al incidente. A solicita reparación según la regla 61.4(b)(3). Durante la audiencia de reparación, el comité de protesta determina que una regla del RIPA sí exigía que B se mantuviera separado de A y que B tuvo la culpa según esa regla. El comité de protestas también establece que hubo daño físico a A, pero que el daño en sí mismo no afectó su capacidad para continuar en la regata a velocidad normal.

Pregunta 4

¿Serían las respuestas a las Preguntas 1, 2 y 3 las mismas?

Respuesta 4

Sí.

USA 1996/73 y 2007/98

CASO 111

Regla 30.2, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Z

Regla 30.4, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Negra

Si un barco infringe la regla 30.2 o la regla 30.4 durante una secuencia de salida que culmina en una llamada general después de la señal de salida, el comité de regatas está obligado a penalizarlo incluso si la regata se había aplazado antes de esa secuencia de salida o si, durante una secuencia de salida posterior, se señaló un aplazamiento antes de la señal de salida.

Hechos para las Preguntas 1

La señal de preparación mostrada por el comité de regatas fue la bandera Z. El casco del barco A fue identificado en el triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera baliza durante el último minuto antes de su señal de salida. Después de la señal de salida, el comité de regatas dio una llamada general. El comité de regatas comenzó entonces una segunda secuencia de salida para esa prueba y volvió a mostrar la bandera Z como señal de preparación. Después de arriar la señal de preparación, pero antes de la señal de salida, el comité de regatas dio un aplazamiento. Más tarde, el comité de regatas comenzó una tercera secuencia de señales y logró iniciar la prueba, y ésta se completó.

A recibió una penalización del 20% en la puntuación, y solicitó reparación alegando que la prueba se había aplazado –de hecho, aplazado dos veces– antes de su señal de salida y, por lo tanto, según la tercera frase de la regla 30.2, no debería haber recibido la penalización.

Pregunta 1

Cuando el comité de regatas impuso una penalización del 20% en la puntuación al barco A, ¿actuó correctamente según la regla 30.2?

Respuesta 1

Sí. Las tres primeras frases de la regla 30.2 se refieren a una única secuencia de salida. La secuencia de salida en la que A fue identificado en el triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera boya durante el último minuto antes de su señal de salida no fue aplazada ni anulada antes de su señal de salida. Por lo tanto, el comité de regatas actuó correctamente según la regla 30.2 cuando impuso una penalización del 20% en la puntuación a A. Esa acción no fue una acción inadecuada, y A no tenía derecho a reparación.

Durante la segunda secuencia de salida, si el casco de un barco hubiera sido identificado en el triángulo entre el momento en que se retiró la señal de preparación y el momento en que se hizo la señal de aplazamiento, entonces habría sido una acción inadecuada según la regla 30.2 imponer a ese barco una penalización del 20% en la puntuación.

Hechos para la pregunta 2

Los hechos son los mismos que los de la pregunta 1, excepto que la bandera negra se utilizó como señal de preparación para el primer y segundo intento de salida. Antes de la señal de atención para el segundo intento de salida, el comité de regatas mostró el número de vela de A. A navegó en el área de salida durante la segunda secuencia de salida y navegó en la prueba después de la tercera secuencia de salida. A fue calificado como DNE para esa prueba sin una audiencia.

Pregunta 2

Cuando el comité de regatas puntuó a A como DNE sin una audiencia, ¿actuó correctamente según la regla 30.4?

Respuesta 2

Sí. El razonamiento de la Respuesta 1 también se aplica aquí. El comité de regatas actuó correctamente cuando puntuó a A como DNE sin una audiencia, y A no tenía derecho a reparación.

Durante la segunda secuencia de salida, si el casco de un barco hubiera sido identificado en el triángulo entre el momento en que se retiró la señal de preparación y el momento en que se hizo la señal de aplazamiento, entonces descalificar a ese barco sin una audiencia habría sido una acción inadecuada según la regla 30.4.

World Sailing 2009

CASO 112

Definiciones, Terminar

Definiciones, Navegar el Recorrido

Regla 28, Navegar el Recorrido

Regla 60.2(b)(2), Protestas; Intención de Protestar

Un barco que comete un error al navegar el recorrido y no lo corrige no infringe la regla 28.1 hasta que termina. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que el primer barco termine, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco termine.

Hechos

El barco A deja la primera baliza del recorrido por la banda equivocada. Luego, sin corregir su error, navega el resto del recorrido correctamente y cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido y luego regresa al puerto. Otro barco, B, ve que A deja la primera baliza por la banda equivocada y decide protestarlo.

Pregunta 1

¿Termina A cuando cruza la línea de llegada?

Respuesta 1

A termina siempre que cruce la línea de llegada de acuerdo con la definición de «Terminar», haya o no navegado el recorrido de acuerdo con la definición de «Navegar el Recorrido». Debido a que A no continuó navegando el recorrido después de cruzar la línea de llegada, terminó de acuerdo con la definición en el momento en que cruzó la línea (ver definición «Terminar (c)»).

Pregunta 2

¿Cuándo infringe A la regla 28.1?

Respuesta 2

A comete un error cuando deja la primera baliza por la banda equivocada. Sin embargo, la regla 28.2 le permite corregir su error en cualquier momento antes de terminar, pero no después. Por lo tanto, A no infringe la regla 28.1 hasta que termina.

Pregunta 3

¿Cuándo debe B informar a A de su intención de protestar?

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Respuesta 3

La regla 60.2(b)(2) establece que B no necesita dar una voz de «Protesto» ni mostrar una bandera roja en la primera oportunidad razonable. Sin embargo, debe informar a A de su intención de protestar antes de que éste termine o en la primera oportunidad razonable después de que A termine.

GBR 2003/4

CASO 113

Regla 20, Espacio para Virar por Avante en un Obstáculo

Una explicación acerca de la aplicación de la regla 20 cuando tres barcos que navegan de ceñida en la misma bordada se acercan a un obstáculo y el barco más a sotavento grita «Espacio para virar», pero no puede virar a menos que ambos barcos a barlovento de él viren.

Hechos

L, M y W navegan de ceñida amurados a estribor. Se acercan a un obstáculo que L no puede evitar de forma segura sin hacer una sustancial alteración de rumbo. El obstáculo no es una baliza. Cuando los barcos están en las posiciones que se muestran en el esquema, L da una voz de «Espacio para virar» lo suficientemente alto como para ser escuchado por M y W. Cuando L grita, está claro que M y W deben virar por delante para dar espacio a L, pero M no tiene espacio para virar por delante y evitar a W.



Pregunta 1

¿La regla 20.2(c) exige que W responda a la voz de L?

Respuesta 1

Sí. Cuando un barco que no está adyacente al barco que da la voz ha escuchado la voz, y deba responder antes de que el barco que da la voz pueda virar por delante, es un «barco llamado» en el contexto de la regla 20.2 y debe responder en consecuencia.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Pregunta 2

¿Tiene M la obligación de dar a W la voz de «Espacio para virar» inmediatamente después de la voz de L?

Respuesta 2

Sí, si W no está respondiendo ya a la voz de L. Debido a que responder «Vira» no es una opción para M en este caso, la regla 20.2(c) exige que M responda a la llamada de L virando lo antes posible. Por lo tanto, si M no puede virar debido a la presencia de W, debe gritar inmediatamente «Espacio para virar» a W, y la regla 20.3 le permite hacerlo incluso si, en ausencia de L, M aún no necesitaría dar la voz de «Espacio para virar». Si M no da una voz pidiendo espacio, y como resultado no puede virar lo antes posible, infringe la regla 20.2(c).

Pregunta 3

¿Alguna otra expresión distinta de «Espacio para virar» satisface los requisitos de la regla 20.1 o la regla 20.3?

Respuesta 3

No.

World Sailing 2009

CASO 114

Definiciones, Espacio

Definiciones, Espacio en Baliza

Regla 14, Evitar Contactos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 18.2(a)(1), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

Regla 31, Tocar una Baliza

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

Hechos

A, B y C están comprometidos y en la misma bordada cuando el primero de ellos llega a la zona de una baliza. A está por el exterior, C está por el interior y B está entre ellos.

Pregunta 1

¿La regla 18.2(a)(1) exige que A dé suficiente espacio a B para que B pueda darle espacio en baliza a C?

Respuesta 1

Sí. La definición de «Espacio en Baliza» utiliza el término definido «espacio», y el espacio incluye el espacio que un barco necesita para cumplir con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2 y la regla 31. El espacio que A debe dar a B incluye el espacio que B necesita para cumplir con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2. Por lo tanto, la regla 18.2(a)(1) exige que A dé a B suficiente espacio para que B dé a C espacio en baliza.

Hechos para la Pregunta 2

L, M y W están comprometidos y en la misma bordada, con L a sotavento, W a barlovento y M entre ellos. L no tiene restricción a su rumbo debido y orza. Tanto M como W orzan en respuesta a la orzada de L.

Pregunta 2

¿La regla 16.1 exige que L dé suficiente espacio a M para que M pueda dar espacio a W para mantenerse separado?

Respuesta 2

Sí. Cuando M altera su rumbo para mantenerse separado de L, la regla 16.1 exige que M dé a W espacio para mantenerse separado. El espacio que L debe dar a M incluye el espacio que M necesita para cumplir con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2. Por lo tanto, la regla 16.1 exige que L dé a M suficiente espacio para que M dé a W espacio para mantenerse separado.

Hechos para la Pregunta 3

La baliza en el extremo de estribor de la línea de salida está rodeada de agua navegable.

Al acercarse a la línea de salida para salir, un barco a sotavento, L, y un barco a barlovento, W, están comprometidos y amurados a estribor. L navega un rumbo que pasará lo suficientemente lejos de la baliza como para que haya espacio para que W navegue entre L y la baliza.

W navega hacia el espacio que L cede libremente. Después de que W está junto a la baliza, L orza, y al responder orzando con prontitud, W se mantiene separado de L. W toca la baliza.

Pregunta 3

¿Cumple L con las reglas 16.1 y 14(c)?

Respuesta 3

No.

W debe mantenerse separado según la regla 11 y, como se indica en el preámbulo de la Sección C, no tiene derecho a espacio según la regla 19 ni a espacio en baliza según la regla 18.

Cuando L altera su rumbo, la regla 16.1 le exige que le dé a W espacio para mantenerse separado de L de acuerdo con el buen hacer marinero, incluyendo el espacio que W necesita para cumplir con la regla 31.

Cuando un barco toca una baliza, se arriesga a dañar la baliza o el barco, o incluso a enganchar con el barco o su equipo la baliza o su cabo de fondeo. Por lo tanto, tocar una baliza no es conforme al buen hacer marinero y una baliza es un objeto que debe evitarse.

L infringe la regla 16.1 porque no da a W espacio para evitar tocar la baliza como exige la regla 31, o para maniobrar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero. W es exonerado por la regla 43.1(b) por su infracción de la regla 31.

L también infringe la regla 14(c) porque provoca que W contacte con un objeto que debe evitarse.

Véase también el caso 146.

Hechos para la Pregunta 4

Los mismos hechos que en la Pregunta 3, excepto que la regla 31 ha sido eliminada por el anuncio o las instrucciones de regata.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Respuesta 4

No.

L infringe la regla 16.1 porque no da a W espacio para cumplir con la regla 11 mientras maniobra con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero.

L infringe la regla 14(c) porque hace que W contacte con un objeto que debe evitarse.

World Sailing 2010; revisado por World Sailing 2025

CASO 115

Regla 63.7(a)(3), Reapertura de Una Audiencia

Interpretación de la palabra «nueva» tal como se utiliza en la regla 63.7(a)(3).

Pregunta

¿Qué criterios debe utilizar el comité de protestas para decidir si una evidencia es «nueva» o no?

Respuesta

Una evidencia es «nueva»

- si no fue razonablemente posible para la parte que solicita la reapertura haber descubierto la evidencia antes de la audiencia original,
- si el comité de protestas está satisfecho de que antes de la audiencia original la evidencia fue buscada diligentemente pero sin éxito por la parte que solicita la reapertura, o
- si el comité de protestas se entera por cualquier fuente de que la evidencia no estaba disponible para las partes en el momento de la audiencia original.

World Sailing 2011

CASO 116

Regla 61.4(b)(2), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Regla 61.4(c), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Regla A9, Orientación para las Reparaciones

Una discusión sobre la reparación en una situación en la que un barco sufre daños al principio de una serie tiene derecho a reparación según la regla 61.4(b)(2), y no puede navegar las pruebas restantes debido a los daños. En tal situación, para ser justo con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en su puntuación de la serie, después de cualquier exclusión(es), se basen en el promedio de puntos.

Hechos

Se celebra una regata durante dos días, con cinco pruebas programadas. Según el sistema de puntuación, si se completan cinco pruebas, la puntuación de la serie de cada barco es la suma de sus puntuaciones de cada prueba, excluyendo su peor puntuación. El primer día, solo se completa la prueba 1 y el barco A termina en segundo lugar. El segundo día, A termina quinto en la prueba 2. Antes de la salida de la prueba 3, A colisiona con el barco B y el daño es tan extenso que A no puede participar en las pruebas restantes de la serie. Protesta contra B y solicita reparación según la regla 61.4(b)(2). El comité de protestas determina que A tiene derecho a reparación, y actuando según la regla A9(b) le otorga para las pruebas 3 y 4 el promedio de sus puntos en las pruebas 1 y 2. A es puntuado DNC en la Prueba 5, pero descarta esa puntuación. La puntuación de la serie de A es la más baja y, por lo tanto, gana la regata, a pesar de haber competido en solo dos de las cinco pruebas.

Pregunta 1

¿Fue adecuada la reparación concedida a A?

Respuesta 1

No. Aunque el comité de protestas no infringió ninguna regla, su decisión al conceder la reparación no fue el arreglo más equitativo para todos los barcos afectados (véase la regla 61.4(c)). En este caso, otorgar a un barco el promedio de sus puntuaciones para la mitad de las pruebas que contaron para su puntuación de la serie no es equitativo para los otros barcos.

Pregunta 2

¿Cuál habría sido una reparación equitativa para A?

Respuesta 2

Al conceder la reparación, el comité de protestas debe asegurarse de que menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas de un barco incluidas en su puntuación de la serie, después de cualquier exclusión(es), se basen en el promedio de puntos. Diferentes situaciones pueden requerir diferentes soluciones de reparación. Una posibilidad en este caso particular es que el comité de protestas podría haber concedido a A reparación solo para la prueba en la que tuvo lugar la colisión.

World Sailing 2011; revisado por World Sailing 2021

CASO 117

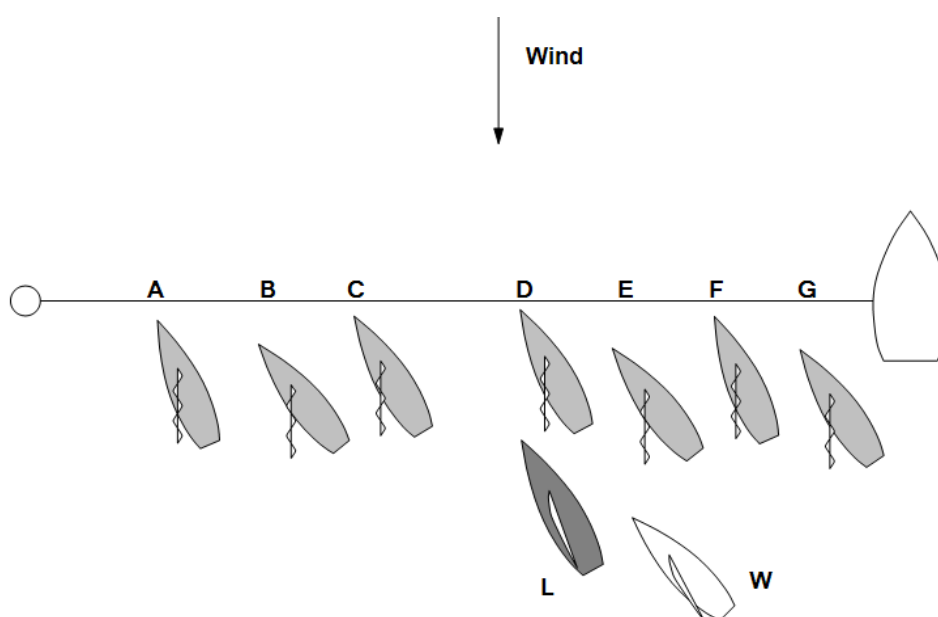
Definiciones, Obstáculo

Definiciones, Obstáculo Continuo

Regla 15, Adquirir Derecho de Paso

Regla 19.2(b), Espacio para pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

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



Hechos

Aproximadamente 15 segundos antes de la señal de salida. Los barcos A, B, C, D, E, F y G mantienen sus posiciones amurados a estribor a poca distancia a sotavento de la línea de salida. Los barcos L y W se acercan a la línea de barcos desde popa. No hay espacio suficiente para que L y W se intercalen en cualquiera de los huecos entre los barcos adyacentes que están por delante de ellos.

Pregunta 1

Si L se compromete por sotavento de D mientras W está libre a popa de D, ¿se exige a L que dé espacio a W para pasar a sotavento de D?

Respuesta 1

No. Cuando L se compromete por sotavento de D, obtiene derecho de paso sobre D, y por lo tanto D ya no es un obstáculo para L y W. Por esa razón, la regla 19.2(b) no se aplica entre L y W. En su lugar, la regla 11 comienza a aplicarse entre L y D, pero inicialmente la regla 15 exige a L que dé a D espacio para mantenerse separado. La regla 12 continúa exigiendo a W que se mantenga separado de D y la regla 11 le exige que se mantenga separado de L.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Tras comprometerse por sotavento de D, L tiene derecho de paso a la vez sobre D y W. Por lo tanto, en ese momento L se convierte en un obstáculo para D y W y, si W se compromete con D, la regla 19.2(b) comienza a aplicarse entre D y W. La regla 19.2(b) exige a D que dé a W espacio entre él y L a menos que D no haya podido hacerlo desde el momento en que comenzó el compromiso de W con D.

Pregunta 2

Si no hay espacio para que L y W pasen por el hueco entre C y D, ¿significa eso que L tiene que permitir que W entre en el hueco y no pasar él mismo?

Respuesta 2

No

Pregunta 3

Según la definición «Obstáculo Continuo», un barco en regata nunca es un obstáculo continuo. Sin embargo, ¿hay alguna situación, como la del esquema, en la que una fila de barcos de regata navegando próximos unos a otros se convierta en un obstáculo continuo?

Respuesta 3

No.

World Sailing 2011

CASO 118

Definiciones, Espacio

Definiciones, Espacio en Baliza

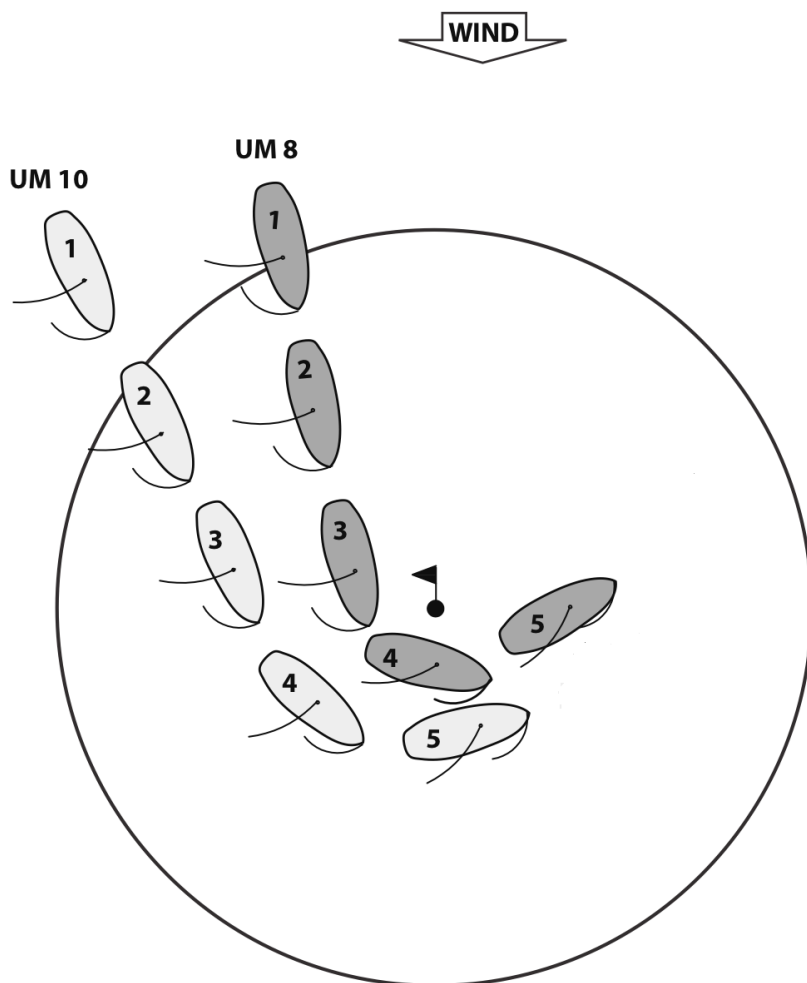
Definiciones, Rumbo Debido

Regla 18.2(a)(1), Espacio en Baliza: Dar Espacio en Baliza

En la definición «Espacio en Baliza», la frase «espacio para dirigirse a la baliza» significa espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero hasta una posición cercana a, y por el lado prescrito de, la baliza.

Hechos

UM8 y UM10, comprometidos y amurados a babor con UM8 por el interior, se acercaron a una baliza de sotavento que debía dejarse por la banda de babor y seguidamente la rodearon como se muestra en el esquema. El siguiente tramo era un barlovente. El viento era moderado y el mar prácticamente en calma. UM8 protestó a UM10 bajo la regla 18.2(a)(1) por no darle espacio para navegar hasta la baliza y rodearla. El comité de protestas decidió que UM10 sí dio a UM8 el espacio al que tenía derecho y desestimó la protesta. UM8 apeló.



Decisión

Para navegar el recorrido era necesario que *UM8* alterara su rumbo de un largo a un rumbo de ceñida mientras rodeaba la baliza. Por lo tanto, su rumbo debido era navegar cerca de la baliza en algún punto de su giro. Debido a que *UM8* tenía derecho a espacio en la baliza, tenía derecho a espacio, según lo definido por la definición «Espacio»,

- para dirigirse a la baliza,
- para rodear la baliza por el lado prescrito, y
- para dejarla a popa.

«Espacio» en la frase «espacio para dirigirse a la baliza» significa espacio para navegar con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero hasta una posición cercana a, y por el lado prescrito de, la baliza. En este caso, *UM8* se había dirigido hasta la baliza en la posición 3 del esquema porque la baliza estaba al través de su proa y estaba cerca y por el lado prescrito de la misma. Entre las posiciones 3 y 5 estaba rodeando la baliza y, por lo tanto, tenía derecho a espacio para rodearla con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero desde un largo a un rumbo de ceñida. En la posición 5 se le había dado espacio para rodear la baliza y espacio para dejarla a popa. Por lo tanto, *UM10* dio a *UM8* el espacio al que tenía derecho según la regla 18.2(a)(1).

Se desestima la apelación de *UM8* y se confirma la decisión del comité de protestas.

USA 2011/105; revisado por World Sailing 2025

CASO 119

Regla 61.4(b)(1), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Regla A3, Horas de Salida y Posiciones de Llegada

Cuando se celebra una prueba para barcos que compiten bajo un sistema de rating, el rating que debe usarse para calcular el tiempo corregido de un barco es su rating en el momento en que se navegó la prueba. Su puntuación no debe cambiarse si posteriormente la autoridad de rating, actuando por propia voluntad, modifica su rating.

Hechos

El barco A se inscribió y participó en una prueba puntuable para un trofeo perpetuo y fue puntuado por el comité de regatas utilizando el rating que figuraba en su certificado de rating que estaba en vigor en el momento de la prueba. No se presentó ninguna protesta contra él, y ningún barco solicitó reparación alegando que A había sido puntuado incorrectamente.

Varias semanas después de la prueba, la autoridad de rating, actuando por propia voluntad, modificó el rating de A. No se habían realizado cambios en el casco o el equipo de A entre el final de la prueba y el momento en que se modificó su rating. Cuando el comité de regatas se enteró del cambio en el rating de A, volvió a puntuar la prueba utilizando el nuevo rating, lo que empeoró significativamente la puntuación de A.

A solicitó reparación, alegando que era inadecuado que el comité de regatas volviera a puntuar la prueba. El comité de protestas estuvo de acuerdo y, según la regla 61.4(b)(1), le concedió reparación al restablecer su puntuación original.

Pregunta 1

¿Fue una acción inadecuada del comité de regatas volver a puntuar la prueba basándose en el cambio en el rating de A?

Respuesta 1

Volver a puntuar la prueba fue una acción inadecuada del comité de regatas. El rating de un barco bajo un sistema de rating puede, de vez en cuando, ser modificado por la autoridad de rating aunque no se hayan realizado cambios en el casco o el equipo del barco. Esto es particularmente común para los ratings dados bajo un sistema de rating basado en los resultados. Estos sistemas basan el rating de un barco, en parte, en su rendimiento en pruebas pasadas, y el rating puede cambiar con el tiempo.

Pregunta 2

¿Fue adecuada la reparación concedida a A?

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Respuesta 2

El rating de un barco en el momento en que se navega una prueba es que debe utilizar el comité de regatas para calcular su tiempo corregido según la regla A3. La puntuación original dada por el comité de regatas a A se calculó basándose en el rating de A en el momento de la prueba. Por lo tanto, la reparación concedida a A por el comité de protestas fue apropiada.

USA 2011/104

CASO 120

Regla 41(c), Ayuda Externa

La «información gratuita y disponible» en la regla 41(c) es aquella que está disponible gratuitamente y que puede ser obtenida fácilmente por todos los barcos participantes en una prueba. La regla 41(c) es una regla que puede ser modificada para una regata siempre que se siga el procedimiento establecido en las reglas.

Pregunta 1

¿Cuál es el significado del término «información gratuita y disponible» tal como se usa en la regla 41(c)?

Respuesta 1

«Información gratuita y disponible» significa información que está disponible gratuitamente y que puede ser obtenida fácilmente por todos los barcos en una prueba. «Obtenida fácilmente» significa que la información está disponible de una fuente pública de la que se puede esperar razonablemente que los participantes estén al tanto y que puedan localizar con poco esfuerzo. Un ejemplo de información encontrada con poco esfuerzo es la información que se puede encontrar al principio de la lista de direcciones de internet obtenidas al realizar una búsqueda de la información utilizando un programa de búsqueda de internet de uso corriente. La información por la que se ha pagado una tarifa (incluso si esa tarifa es muy pequeña) o que no es fácilmente obtenida por todos los barcos en una prueba no es «gratuita y disponible». Ejemplos son la información suministrada solo a aquellos barcos que han pagado una cuota de suscripción u otra tarifa por la información, así como la información cuya ubicación en internet está oculta o disimulada.

Los costos de equipos o software y las tarifas por servicios de comunicación no son costos por la información que se puede obtener con ese equipo, software o servicio de comunicaciones. Por ejemplo, el costo de una computadora o teléfono celular y del acceso a internet para un participante no se considera un costo por la información que el participante puede obtener con ese equipo. Si no hay cargo por el acceso a esa información, la información es «gratuita y disponible».

Sin embargo, la información no es «gratuita y disponible» si el acceso a ella está limitado a personas que han comprado equipos o software especiales a la persona u organización que proporciona la información. Dicha información no es «gratuita y disponible» incluso si no hay un cargo adicional por recibir la información utilizando el equipo o software especial. Por ejemplo, cualquier dato o información que se pueda recuperar sin costo utilizando una cuenta de acceso a internet existente es «gratuita y disponible». Sin embargo, los datos o la información no son «gratuitos y disponibles» si solo se pueden obtener pagando por un hardware o software especial a la persona u organización que los proporciona.

Además de las consideraciones anteriores, la información no es «gratuita y disponible» si está disponible tan próxima al inicio de una prueba que los participantes no tienen un período de tiempo razonable para encontrarla y familiarizarse con ella. Esto evita que un participante organice la publicación de datos justo antes de una prueba, sin que otros participantes tengan tiempo para encontrarlos y familiarizarse con ellos.

Tenga en cuenta que, además de las disposiciones de la regla 41, una regla de clase puede prohibir que ciertos equipos estén a bordo de un barco, y dicha regla de clase puede, por lo tanto, limitar la información que un barco puede usar.

Hechos para la Pregunta 2

El barco A es un barco grande con mucho espacio para equipos y una tripulación numerosa con un navegante/enrutador meteorológico dedicado a bordo. Tiene un sistema Inmarsat o VSAT y paga una tarifa de comunicaciones mensual de \$5000, lo que permite grandes cantidades de descargas y búsquedas por internet. El objetivo del barco al tener tan buen acceso a internet es tener acceso a información meteorológica digital para usar en el enrutamiento. Todos los datos utilizados por el barco están disponibles durante todo el año sin cargo, para cualquier persona con acceso a internet. Ninguno de los datos descargados proviene del propio proveedor de comunicaciones Inmarsat o VSAT.

El barco B es un barco de 40 pies (12 m) con una tripulación de ocho personas. Utiliza una tableta con una tarjeta móvil de datos por la que paga una módica tarifa de comunicaciones mensual similar a una tarifa de comunicaciones telefónicas. La tripulación compró una aplicación de enrutamiento y análisis meteorológico para usar durante la prueba. La aplicación cuesta \$2000 y está disponible en el mercado abierto para que cualquiera la compre. La aplicación incluye una suscripción prepagada a datos meteorológicos que se pueden descargar durante la prueba. Los datos meteorológicos son los mismos para todos los barcos que han comprado la aplicación. Los datos meteorológicos son específicos de la prueba. Los datos meteorológicos no se pueden usar con otras aplicaciones meteorológicas o de enrutamiento y no son utilizables sin comprar la aplicación de enrutamiento y análisis meteorológico.

El barco C es un barco de 40 pies con una tripulación de ocho personas. Utiliza una tableta con una tarjeta móvil de datos por la que paga una módica tarifa de comunicaciones mensual similar a una tarifa de comunicaciones telefónicas. La tripulación está descargando archivos meteorológicos de alta resolución por una módica tarifa de suscripción mensual. Los archivos no son específicos para el barco; todos los barcos que se suscriben a los archivos reciben los mismos datos. Nadie, ni siquiera en tierra con acceso a internet, podría acceder a estos datos sin suscribirse y pagar por ellos.

El barco D es un barco de 40 pies con una tripulación de ocho personas. Utiliza una tableta con una tarjeta móvil de datos por la que paga una módica tarifa de comunicaciones mensual similar a una tarifa de comunicaciones telefónicas. Además, para la prueba contrata una suscripción a datos meteorológicos privados por \$15,000. Esos datos meteorológicos privados incluyen imágenes satelitales de resolución extremadamente alta en las que se puede ver y rastrear cada chubasco. Estas imágenes no están personalizadas para el barco en particular y están disponibles para cualquier barco que pague por ellas y tenga la capacidad de descargarlas.

Pregunta 2

¿Alguno de estos barcos infringe la regla 41(c) si recibe información utilizando los servicios descritos?

Respuesta 2

El barco A no infringe la regla 41(c). No paga una tarifa por la información que recibe. Pagar una tarifa por un sistema de comunicaciones, como un sistema Inmarsat o VSAT, y una tarifa de comunicación mensual que le permite comunicarse y acceder a información en internet no infringe la regla 41(c).

El barco B infringe la regla 41(c). La información de enrutamiento y meteorológica que B descarga no se puede acceder sin el software de propósito especial que B compró. Por lo tanto, está recibiendo información que no está es gratuita y disponible para los barcos que no han realizado esa compra.

Los barcos C y D infringen la regla 41(c). Las tarifas que pagan les permiten recibir información meteorológica que no podrían recibir si no las hubieran pagado. El requisito de pagar una tarifa por la información, ya sea grande o pequeña, significa que esa información no está disponible gratuitamente, y por lo tanto la información no es «gratuita y disponible».

Pregunta 3

¿Se puede modificar la regla 41(c) para una regata en particular?

Respuesta 3

Sí. Véase la regla 86.1. La regla 41(c) es una regla que puede ser modificada para una regata siempre que se siga el procedimiento establecido en las reglas para tales modificaciones. El caso 121 discute ese procedimiento.

Pregunta 4

¿Se puede modificar la restricción establecida en la regla 41(c) para una regata sin cambiar la regla?

Respuesta 4

No.

World Sailing 2012

CASO 121

Regla 85, Modificaciones a las Reglas

Regla 86, Modificaciones al Reglamento de Regatas

Regla J1.2(2), Contenido del Anuncio de Regatas

Regla J1.3(1), Contenido del Anuncio de Regatas

Regla J2.1(1), Contenido de las Instrucciones de Regata

Se describe en detalle el procedimiento que debe seguirse para modificar una regla de regata para una regata.

Pregunta 1

¿Cuál es el procedimiento que debe seguirse en el anuncio y las instrucciones de regata para modificar una regla de regata para una regata en particular?

Respuesta 1

Debe seguirse el siguiente procedimiento:

- (1) Determinar si la regla que desea modificar puede o no ser modificada. La regla 86.1(b) establece que ciertas reglas de regata no pueden modificarse a menos que la modificación esté permitida en la propia regla. Las Reglas 86.2 y 86.3 permiten excepciones a la regla 86.1(b) en ciertas circunstancias. Si la regla no puede modificarse, cualquier intento de hacerlo será inválido.
- (2) La regla 85.1 exige que la especificación de la modificación de cualquier regla, incluida una regla de regata, debe identificar la regla que se está modificando e incluir una descripción completa de la modificación. Después de leer esa descripción, debería ser posible para un lector saber con precisión cómo quedaría la regla modificada. También tenga en cuenta que, según la regla 85.1, una adición a una regla o la supresión de toda o parte de ella es una «modificación» de la regla.
- (3) La regla 89.2(a) obliga a la autoridad organizadora a publicar un anuncio de regatas que se ajuste a la regla J1. Según la regla J1.3(1), la autoridad organizadora debe decidir si el conocimiento de una modificación a una regla de regata ayudaría a los participantes a decidir si acudir a la regata o les proporcionaría información que necesitarán antes de que las instrucciones de regata estén disponibles. Si es así, la modificación debe indicarse en el anuncio de regatas.
- (4) La regla 90.2(a) obliga al comité de regatas a publicar instrucciones de regatas escritas que se ajusten a la regla J2. La regla J2.1(1) exige que cualquier modificación a una regla de regata para una regata que no se haya indicado en el anuncio de regatas se indique en las instrucciones de regata.
- (5) Como excepción a (3) y (4), una modificación a una regla realizada bajo la regla 86.2 siempre debe indicarse en el anuncio de regatas (véase la regla J1.2(2)). Además, la declaración de World Sailing que autoriza la modificación debe incluirse en el anuncio o en las instrucciones de regata y publicarse en el tablón oficial de avisos.

Cuando se realiza una modificación de reglas bajo la regla 86.3, puede resultar necesaria la aprobación de la autoridad nacional.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Pregunta 2

¿Se puede modificar una regla de regata para una regata sin seguir el procedimiento descrito en la respuesta 1?

Respuesta 2

No.

World Sailing 2012, revisado por World Sailing 2021

CASO 122

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

Una interpretación del término «satisfacción confortable» y un ejemplo de su uso.

Hechos para la Pregunta 1

Basándose en un informe que recibió, el comité de protestas cree que una persona (participante, propietario del barco o persona de apoyo) podría haber infringido la regla 69.1(a). Convoca una audiencia y toma declaración a la parte y a los testigos.

Pregunta 1

La regla 69.2(g) exige que, antes de que el comité amoneste o sancione a la persona, se establezca, a «satisfacción confortable del comité de protesta, teniendo en cuenta la gravedad de la mala conducta en cuestión», que la persona ha infringido la regla 69.1(a).

¿Cuál es el significado de «satisfacción confortable» tal como se utiliza en la regla 69.2(g)?

Respuesta 1

La «satisfacción confortable» es uno de los tres estándares de valor de la prueba comúnmente utilizados en los tribunales de justicia o en las audiencias de arbitraje. Los otros dos estándares son «prueba más allá de toda duda razonable» y «ponderación de probabilidades». El estándar de «prueba más allá de toda duda razonable» es el más estricto de los tres. Generalmente se reserva para casos penales graves. El estándar de «ponderación de probabilidades» (también a veces denominado estándar de «preponderancia de la evidencia») es el menos estricto de los tres, y se utiliza ampliamente en los procedimientos legales civiles.

Tanto la Agencia Mundial Antidopaje como el Tribunal de Arbitraje Deportivo utilizan el estándar de «satisfacción confortable». La Agencia Mundial Antidopaje utiliza ese estándar en las audiencias para determinar si un atleta ha violado o no el Código Mundial Antidopaje. El artículo 3.1 del código establece que, teniendo en cuenta la gravedad de la acusación que se formula, se establecerá a «satisfacción confortable» del panel de audiencia que se produjo una violación. El artículo 3.1 continúa diciendo: «Dicho criterio, en todo caso, no consistirá en una mera ponderación de probabilidades, pero tampoco será necesaria una demostración que excluya toda duda razonable».

La regla 63.5(a) establece que un comité de protestas tomará sus decisiones basándose en el estándar de «ponderación de probabilidades», a menos que se disponga lo contrario en la regla que se alega haber infringido. El estándar de «ponderación de probabilidades» implica saber si es más probable que se haya infringido la regla que lo contrario.

La regla 69.2(g) exige específicamente que en una audiencia de la regla 69 el comité de protesta utilice el estándar más estricto de «satisfacción confortable». La regla exige además que la gravedad de la conducta alegada se considere un factor importante cuando el comité aborde si está o no «confortablemente satisfecho» de que se cometió la infracción alegada. El estándar de «satisfacción confortable» es siempre más estricto que el estándar de «ponderación de probabilidades», pero es menos estricto que el estándar de «más allá de toda duda razonable». Entre estos dos límites, el

estándar de prueba es una escala móvil, basada en la gravedad de las alegaciones presentadas ante el comité.

También hay un principio fundamental en los procedimientos disciplinarios, según el cual una persona debe ser considerada inocente hasta que se pruebe cualquier acusación. Por lo tanto, parte de la prueba de «satisfacción confortable» consiste en evaluar si la evidencia presentada al comité es suficiente para significar que la persona ya no se presume inocente.

El último párrafo de la sección de Terminología de la Introducción implica que las palabras «confortable» y «satisfacción» se utilizan en la regla 69.2(g) en «el sentido comúnmente aceptado en ... el uso general». Tanto «confortable» como «satisfacción» se utilizan con frecuencia en el habla cotidiana, por lo que la mayoría de los jueces estarán familiarizados con su uso general. Los jueces también podrían considerar si se sienten «incómodos» con cualquier conclusión alcanzada. Si se sienten incómodos, entonces no están «confortablemente satisfechos».

Tenga en cuenta que en una audiencia de la regla 69, el comité de protesta debe responder «Sí» a las dos preguntas siguientes antes de amonestar o sancionar a un participante o barco según la regla 69.2(h) o 69.2(i):

- ¿Está el comité confortablemente satisfecho de que los hechos encontrados establecen que la conducta alegada ocurrió?
- ¿Está el comité confortablemente satisfecho de que la conducta que ocurrió fue un mal comportamiento lo suficientemente grave como para justificar la amonestación o la sanción?

Como establece la regla 69.1(b), un acto de mal comportamiento puede ser una infracción de los buenos modales o la deportividad, un comportamiento contrario a la ética o una conducta que pueda desprestigiar el deporte.

Pregunta 2

Proporcione un ejemplo plausible de un informe de un incidente que alegue mal comportamiento y un informe de una audiencia según la regla 69.2 en la que se utilice el estándar de «satisfacción confortable».

Respuesta 2

El barco A había sido presentado para la medición previa a la regata y un peso corrector requerido se había fijado correctamente debajo de una tabla del suelo que estaba sujeta por varios tornillos. Durante la regata, A fue revisado in situ por un miembro del comité técnico, y el peso corrector no estaba. El comité técnico protestó contra el barco por infringir la regla 78.1 y la regla 2, y al concluir la audiencia de esa protesta, el comité de protestas descalificó a A por infringir esas reglas.

Actuando según las reglas 69.2(b) y (e), el comité de protestas decidió entonces convocar una audiencia y, en su notificación a la tripulación de A, alegó que la tripulación había retirado el peso corrector, y que esa acción era un acto de mal comportamiento y, por lo tanto, una infracción de la regla 69.1(a). El barco A estuvo representado en la audiencia por P, quien era el timonel y la persona responsable del barco. P negó tener conocimiento del peso corrector desaparecido. P explicó que el barco se dejaba sin llave y sin vigilancia todas las noches. P alegó que otra persona habría retirado el peso corrector durante la noche. Los tripulantes de A fueron llamados como testigos. También testificaron que no tenían conocimiento del peso desaparecido y que no habían visto ninguna evidencia de que la tabla del suelo hubiera sido retirada y vuelta a colocar.

Casi toda la evidencia apoyaba la acusación de que un miembro de la tripulación de A había retirado el peso corrector. Debido a que se necesitaban herramientas para retirar el peso, el comité concluyó que el peso había sido retirado deliberadamente (no accidentalmente). A obtuvo una ventaja al retirar el peso, y su retirada no era probable que se descubriera porque la tabla del suelo estaba atornillada en su lugar. La única evidencia contradictoria fue que cada miembro de la tripulación negó haber retirado el peso. El comité de protesta concluyó que estaba confortablemente satisfecho de que un miembro de la tripulación de A había retirado el peso y que esa acción constituía un acto de mala conducta y, por lo tanto, una infracción de la regla 69.1(a). A fue sancionado según la regla 69.2(h)(2) siendo puntuado como DNE en todas las pruebas de la regata.

Debido a que casi toda la evidencia apoyaba la acusación, el comité habría llegado a la misma conclusión si hubiera utilizado el estándar de prueba de «ponderación de probabilidades». Sin embargo, si el comité hubiera utilizado el estándar de «más allá de toda duda razonable», bien podría haber llegado a una conclusión diferente. Ningún miembro de la tripulación de A admitió haber retirado el peso, y era, en principio, posible que otra persona lo hubiera retirado porque el barco a menudo se dejaba sin vigilancia y sin llave. Por lo tanto, existía la posibilidad de que el peso hubiera sido retirado sin el conocimiento de la tripulación de A. En consecuencia, si el estándar de prueba hubiera sido «más allá de toda duda razonable», el comité probablemente no habría concluido que un miembro de la tripulación de A retiró el peso.

World Sailing 2012

CASO 123

Regla 10, En Bordadas Opuestas

Regla 14, Evitar Contactos

Si, en el momento en que le resultara claro a un regatista competente, pero no experto, al timón de un barco amurado a estribor que existe un riesgo sustancial de contacto con un barco amurado a babor, pero hay tiempo para que el barco amurado a estribor altere su rumbo lo suficiente para evitar el contacto, infringirá la regla 14(a) si se produce el contacto.

Hechos para la Pregunta 1

En una regata de flota con 10 nudos de viento, dos barcos monotipo, cada uno de 5 metros de eslora, se aproximan el uno al otro en rumbos de ceñida. S está amurado a estribor y P a babor. Ambos barcos mantienen su rumbo y velocidad. Hay contacto entre la proa de S y la aleta de estribor de P, a unos 20 centímetros de la popa de P, causando daños. Ningún barco se penaliza. S protesta a P.

Pregunta 1

¿Cómo se aplican las reglas a este incidente? En particular, ¿infringió S la regla 14(a)?

Respuesta 1

En esta situación, P calculó incorrectamente que podría cruzar por delante de S sin infringir la regla 10. P podría haber virado a sotavento de S y así mantenerse separado de S y evitar el contacto. Debido a que P no lo hizo, infringió tanto la regla 10 como la regla 14(a) y es descalificado.

La regla 14(a) exige que un barco, incluido un barco con derecho de paso, evite el contacto con otro barco si ello es razonablemente posible. Sin embargo, la regla 14 también establece que un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar el contacto hasta que sea «evidente» que el otro barco no se está manteniendo separado. En las condiciones descritas, cuando la proa de P cruzó por delante de la proa de S, le resultaría evidente a un regatista competente, pero no experto, al timón de S que existía un riesgo no desdeñable de contacto y, por lo tanto, que P no se estaba manteniendo separado. En ese momento todavía había tiempo para que S arribara lo suficiente para evitar el contacto, y por lo tanto S infringió la regla 14(a). Debido a que el contacto causó daños, S no es exonerado por la regla 43.1(c); es descalificado.

Hechos para la Pregunta 2

Los hechos son los mismos que los de la pregunta 1, excepto que justo antes de que ocurra el contacto, S arriba ligeramente en un intento de evitar a P. Sin embargo, S juzga mal la maniobra y hay contacto que causa daños.

Pregunta 2

¿Infringió S la regla 14(a)?

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Respuesta 2

Como se señaló en la respuesta 1, en el momento en que fue evidente que P no se estaba manteniendo separado, todavía había tiempo para que S arribara lo suficiente para evitar el contacto. Por lo tanto, era razonablemente posible que S lo hubiera hecho. No arribó lo suficiente o no comenzó a arribar lo suficientemente pronto, pero eso no significa que no fuera razonablemente posible para él haber evitado el contacto. Por lo tanto, S infringió la regla 14(a) a pesar de haber arribado ligeramente antes de que ocurriera el contacto. Debido a que el contacto causó daños, S no es exonerado por la regla 43.1(c); es descalificado.

World Sailing 2013

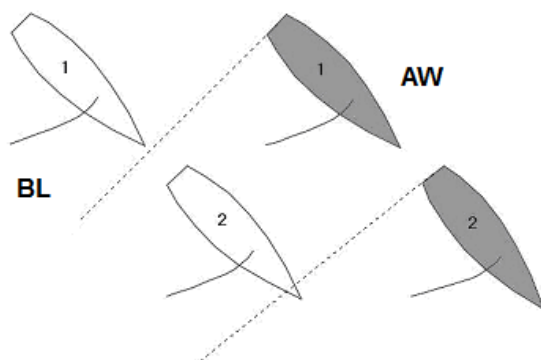
CASO 124

Regla 19.2(a), Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

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

Regla 43.1(b), Exoneración

En cualquier momento mientras dos barcos se aproximan a un obstáculo, el barco con derecho de paso en ese momento puede elegir pasar el obstáculo por cualquiera de los lados, siempre que pueda cumplir con las reglas aplicables.



Hechos

Durante una regata, los barcos AW y BL se aproximan a un obstáculo que puede ser pasado por cualquiera de sus lados. En la posición 1, AW está libre a proa por un margen muy estrecho y en una trayectoria a barlovento de la trayectoria de BL. En la posición 2, se han comprometido con AW a barlovento de BL.

Pregunta 1

En la posición 1, AW está libre a proa y, por lo tanto, tiene derecho de paso según la regla 12. Cuando comienza el compromiso entre ellos, BL se convierte en el barco con derecho de paso según la regla 11. La regla 19.2(a) establece que el barco con derecho de paso puede elegir pasar el obstáculo por cualquiera de los lados. ¿Cómo podemos determinar qué barco tiene derecho a elegir en esta situación?

Respuesta 1

En cualquier momento el barco con derecho de paso en ese momento tiene derecho, según la regla 19.2(a), a elegir por qué lado pasará el obstáculo. Por lo tanto, mientras AW esté libre a proa de BL, tiene derecho a elegir pasar el obstáculo por cualquiera de los lados. Cuando los barcos se comprometen, AW pierde ese derecho, y en ese momento BL tiene derecho a elegir.

Pregunta 2

¿Qué reglas se aplican cuando el barco con derecho de paso ejerce su derecho a elegir por qué lado pasar el obstáculo?

Respuesta 2

Cuando un barco con derecho de paso actúa para implementar una elección que ha hecho según la regla 19.2(a), debe dar al otro barco espacio para mantenerse separado de él y también cumplir con cualquier regla aplicable de la Sección B.

La regla 19.2(b) se aplica si los barcos están comprometidos. Si lo están, el barco exterior debe dar al barco interior espacio entre él y el obstáculo, a menos que no haya podido hacerlo desde el momento en que comenzó el compromiso.

La regla 43.1(b) se aplica mientras el barco interior navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 19.2(b). Sin embargo, no lo exonerará si es el barco con derecho de paso e infringe la regla 19.2(a).

World Sailing 2013; revisado por World Sailing 2025

CASO 125

Definiciones, Espacio

Definiciones, Obstáculo

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

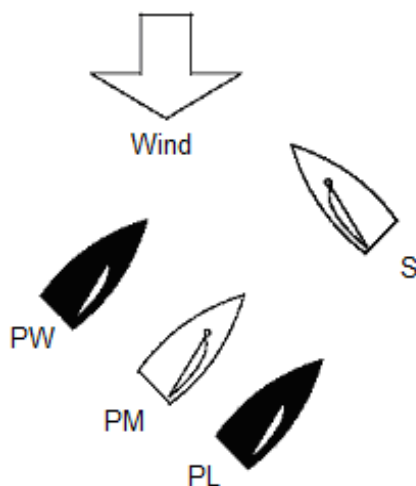
Regla 43.1(b), Exoneración

Regla 43.1(c), Exoneración

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

Hechos

Los barcos PW, PM y PL navegaban de ceñida y comprometidos amurados a babor. El barco S navegaba de ceñida amurado a estribor. PW estaba en rumbo de colisión con S. PM y PL no necesitaban alterar su rumbo para pasar con seguridad por la popa de S. PW arribó para pasar por la popa de S sin hacer contacto, y PM arribó para darle a PW el espacio justo para hacerlo. PL mantuvo su rumbo y hubo contacto entre PM y PL, sin daños ni lesiones. Ningún barco se penalizó. PM protestó a PL.



Pregunta

¿Cómo se aplican las reglas a este incidente y qué barco o barcos deberían ser descalificados?

Respuesta

S era un obstáculo para PW, PM y PL porque cada uno de ellos necesitaría alterar sustancialmente su rumbo si navegara directamente hacia S y estuvieran a una distancia de una eslora de S, y porque todos estaban obligados por la regla 10 a mantenerse separados de S (véase la definición «Obstáculo»). PL tenía el derecho, según la regla 19.2(a), de elegir pasar S por cualquiera de los lados porque tenía derecho de paso sobre PM y PW. Sin embargo, PL no tenía derecho a pedir espacio para virar según la regla 20 porque no necesitaba alterar su rumbo para evitar S (véase la regla 20.1(a)). Cuando PL pasó por la popa de S, la regla 19.2(b) exigía a PL que diera espacio tanto a PM como a PW entre él y S. La

regla 19.2(b) también exigía a PM que diera espacio a PW.

El espacio que PL estaba obligado a dar a PM y PW incluía espacio suficiente para que PM pudiera dar espacio a PW y para que PM se mantuviera separado de PL, así como espacio para que PW se mantuviera separado tanto de S como de PM (véase la definición «Espacio»). PL no dio ese espacio. Por lo tanto, infringió la regla 19.2(b) y debería ser descalificado. PL también infringió la regla 14(a) porque el contacto podría haberse evitado si PL hubiera dado a PM y PW suficiente espacio. Sin embargo, debido a que PL tenía derecho de paso sobre PM y no hubo daños ni lesiones, PL fue exonerado por la regla 43.1(c) por su infracción de la regla 14(a).

PM infringió la regla 11, pero fue exonerado por la regla 43.1(b). PM no infringió la regla 14(a) porque no le fue posible evitar el contacto con PL. (Véase el caso 11 para una discusión de una situación similar).

World Sailing 2013

CASO 126

Regla 23.2, Interferir con otro Barco

A efectos de determinar si la regla 23.2 se aplica a un incidente, un barco navega en el tramo que es coherente con su recorrido inmediatamente antes del incidente y sus razones para navegar en ese recorrido.

Hechos para la Pregunta 1

El recorrido de una prueba comienza con un tramo de ceñida hasta la baliza de barlovento, seguido de un corto través hasta una baliza de desmarque y luego un tramo de popa hasta la baliza de sotavento. Los barcos L y W navegan el tramo de ceñida y rodean la baliza de barlovento y la baliza de desmarque. En el tramo de popa, mientras L y W están en la misma bordada navegando hacia la baliza de sotavento, L orza a W, y W responde y se mantiene separado. Después de la prueba, W se entera de que L no había salido y ha sido puntuado como OCS. W protesta a L alegando que L infringió la regla 23.2.

Pregunta 1

A efectos de la regla 23.2, ¿estaban L y W navegando en el mismo tramo del recorrido o en tramos diferentes cuando L orzó a W?

Respuesta 1

A efectos de determinar si la regla 23.2 se aplica a un incidente, un barco navega en el tramo que es coherente con el recorrido que está navegando antes del incidente y con sus razones para navegar en ese recorrido. L no había salido, pero no sabía que había cometido ese error. Por lo tanto, L estaba navegando en el tramo del recorrido hacia la baliza de sotavento. Claramente W estaba en el mismo tramo. Por lo tanto, cuando L orzó a W, la regla 23.2 no se aplicó entre ellos.

Hechos para la Pregunta 2

Los hechos son los mismos que para la pregunta 1, pero con estas diferencias: L salió, pero no era consciente del requisito de rodear la baliza de desmarque y no la dejó por el lado prescrito. Después de rodear la baliza de barlovento, navegó hacia la baliza de sotavento hasta que orzó a W.

Pregunta 2

A efectos de la regla 23.2, ¿estaban L y W navegando en el mismo tramo del recorrido o en tramos diferentes cuando L orzó a W?

Respuesta 2

Claramente W estaba navegando en el tramo hacia la baliza de sotavento. Debido a que L no era consciente del requisito de rodear la baliza de desmarque, y había estado navegando hacia la baliza de sotavento desde el momento en que rodeó la baliza de barlovento hasta que orzó a W, L también estaba navegando en el tramo hacia la baliza de sotavento. Por lo tanto, cuando L orzó a W, la regla 23.2 no se aplicó entre ellos.

Hechos para la Pregunta 3

Los hechos son los mismos que para la pregunta 2, pero con estas diferencias: Después de que L había navegado parte del tramo hacia la baliza de sotavento, se dio cuenta de que no había rodeado la baliza de desmarque, y regresó para corregir su error. Mientras L estaba barloventeando hacia la baliza de desmarque, se encontró con el barco X. X había rodeado la baliza de barlovento y la baliza de desmarque y estaba navegando en popa hacia la baliza de sotavento en la misma bordada que L. L se desvió de su rumbo debido hacia la baliza de desmarque para orzar a X. X protestó a L alegando que L infringió la regla 23.2.

Pregunta 3

A efectos de la regla 23.2, ¿estaban L y X navegando en el mismo tramo del recorrido o en tramos diferentes cuando L orzó a X?

Respuesta 3

Claramente X estaba navegando en el tramo hacia la baliza de sotavento. Cuando L se dio cuenta de que no había rodeado la baliza de desmarque y dio media vuelta para navegar hacia esa baliza, ya no estaba navegando en el tramo hacia la baliza de sotavento sino en el tramo desde la baliza de barlovento hasta la baliza de desmarque. Estaba navegando en ese tramo cuando se encontró con X. Por lo tanto, los barcos estaban navegando en tramos diferentes cuando L orzó a X. La regla 23.2 se aplicó entre L y X, y L la infringió.

World Sailing 2013

CASO 127

Definiciones, En Regata

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

Pregunta

La definición «Regata» establece que un barco que «termina y deja libre la línea y las balizas de Llegada» ya no está en regata. ¿Cuándo deja libre un barco «la línea y las balizas de Llegada»?

Respuesta

Un barco «deja libre la línea y las balizas de Llegada» cuando se cumplen las dos condiciones siguientes: ninguna parte de su casco, tripulación o equipo está sobre la línea, y ninguna baliza de Llegada está influyendo en su elección de rumbo.

Por ejemplo, un barco que deja libre la línea de Llegada y luego continúa navegando hacia una baliza de Llegada, donde la corriente la lleva hacia la baliza, sigue en regata y ha infringido la regla 31. Sin embargo, un barco que cruza la línea de Llegada y navega a una posición en la que ninguna baliza de Llegada está influyendo en su elección de rumbo, ya no está en regata. Si, más tarde, toca una baliza de Llegada, no infringe la regla 31.

World Sailing 2013

CASO 128

Definiciones, Navegar el Recorrido

Definiciones, Terminar

Regla 28.1, Navegar el Recorrido

Regla 31, Tocar una Baliza

Regla 60.2(a), Protestas: Intención de Protestar

Regla A4, Sistema de Puntuación

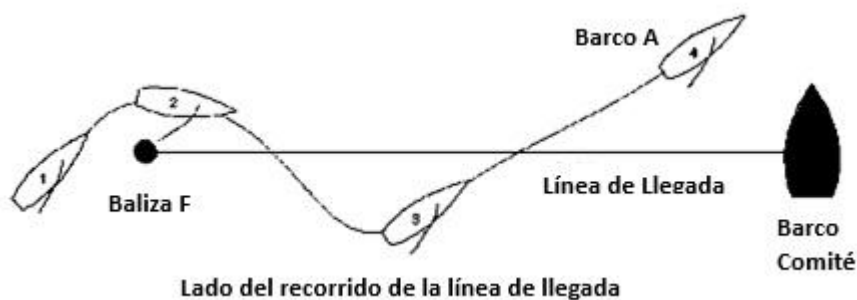
Regla A5, Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

Si el comité de regatas observa que un barco comete un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no corrige ese error, debe puntuarlo como NSC. Si observa que un barco toca una baliza al terminar, debe puntuarlo en su posición final. El barco puede ser protestado por infringir la regla 31.

Hechos para la Pregunta 1

Todos los barcos en una prueba, con la excepción del barco A, navegaron hasta la línea de llegada desde la última baliza y luego terminaron cruzando la línea desde su lado del recorrido, dejando el barco del comité a estribor y la baliza F a babor. Como se muestra en el esquema, A dejó la baliza F a estribor, arribó, navegó completamente hacia el lado del recorrido de la línea de llegada y, poco después de la posición 3, terminó. Luego, A navegó hasta el puerto. Varios miembros del comité de regatas observaron a A navegar la trayectoria que se muestra en el esquema.

Las reglas del Apéndice A eran de aplicación. Las instrucciones de regata no cambiaron la dirección en la que los barcos debían cruzar la línea de llegada para terminar.



Pregunta 1

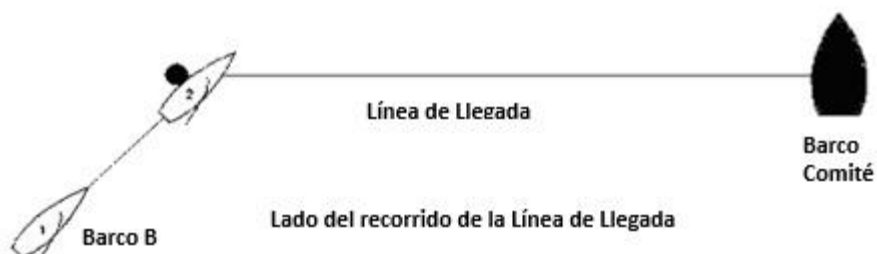
¿Qué debe hacer el comité de regatas en esta situación?

Respuesta 1

Para cumplir con la regla 28.1, un barco debe «navegar el recorrido», y por lo tanto, un hilo que represente su trayectoria debe, al tensarse, pasar la baliza F por el lado prescrito. A cometió un error según la regla 28.1 en la línea porque el hilo que representaba su trayectoria, al tensarse, pasa la baliza F por el lado equivocado. A no corrigió ese error según lo permitido por la regla 28.2, y por lo tanto, infringió la regla 28.1. Debido a que A no «navegó el recorrido», las reglas A5.1 y A5.2 exigen que el comité de regatas le puntúe con un puesto de llegada igual al número de barcos inscritos en la serie más un puesto. La abreviatura de su puntuación es «NSC» (véase la regla A10).

Hechos para la Pregunta 2

El comité de regatas observa que el barco B toca la baliza de llegada al cruzar la línea de llegada. B no se penaliza y navega hasta el puerto.



Pregunta 2

¿Qué debe hacer el comité de regatas y qué otras acciones se pueden tomar?

Respuesta 2

B terminó cuando su proa cruzó la línea de llegada justo antes de la posición 2. El comité de regatas está obligado por la regla A4 a puntuarlo con los puntos correspondientes al puesto en el que terminó.

La regla 60.1 permite entonces al comité de regatas, así como al comité de protestas o al comité técnico, protestar a B. Si uno de esos comités decide hacerlo, debe informar a B después de la regata que tiene la intención de protestar y entregar su protesta por escrito dentro del límite de tiempo de la regla 60.3(b)(1) (véase la regla 60.2(a)(2)). Además, un barco que vio a B tocar la baliza puede protestar a B (véanse las reglas 60.1 y 60.2(a)(1)).

World Sailing 2013, revisado por World Sailing 2025

CASO 129

Definiciones, Terminar

Regla 28.1, Navegar el Recorrido

Regla 32.2(a), Acortar o Anular después de la Salida

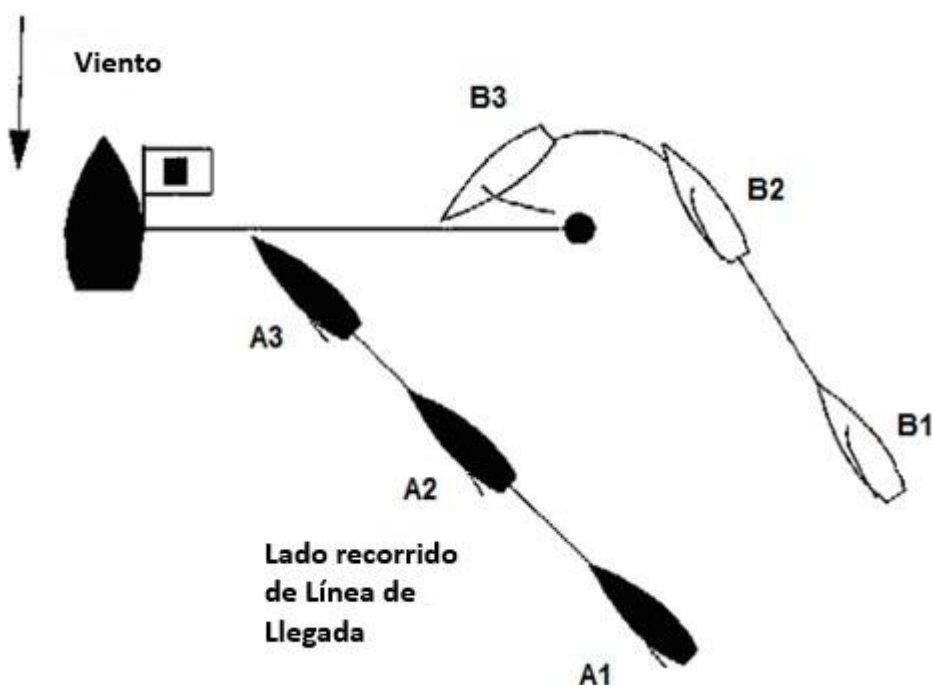
Regla 61.4(b)(1), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la baliza se convierte en una baliza de llegada. La Regla 32.2(a) permite al comité de regatas situar la embarcación que muestra la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición «Terminar», incluso si al hacerlo deja esa baliza en el lado opuesto al lado en el que se le habría exigido dejarla si no se hubiera acortado el recorrido.

Hechos para la Pregunta 1

Las instrucciones de regata establecen que todas las balizas que hay que rodear, incluida la baliza de barlovento, deben dejarse por babor. Las instrucciones de regata no cambian la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada para terminar.

Durante la prueba, la fuerza del viento disminuye y el comité de regatas acorta el recorrido mostrando la bandera S (con dos sonidos) desde un mástil en una embarcación del comité anclada cerca de la baliza de barlovento.



El comité establece la línea de llegada como se muestra en el esquema. En el momento en que se muestra la bandera S, los barcos se encuentran entre la última baliza que hay que rodear y la línea de llegada. Los barcos A y B se acercan a la línea de llegada, ven la bandera S y navegan los recorridos que se muestran en el esquema.

Pregunta 1

Después de que el comité de regatas acorta el recorrido, ¿los barcos aún deben dejar la baliza de barlovento por babor y «rodearla» (como lo hace B), o deben cruzar la línea de llegada desde el lado del recorrido (como lo hace A)?

Respuesta 1

Después de que el comité de regatas acorta el recorrido, la baliza de barlovento ya no es una baliza que hay que rodear. Se convierte en una baliza de llegada (ver regla 32.2(a)). Para cumplir con la regla 28.1, los barcos deben terminar de acuerdo con la definición «Terminar». Por lo tanto, deben cruzar la línea de llegada desde su lado del recorrido. A termina de acuerdo con la definición; B no termina.

Hechos adicionales para la Pregunta 2

El barco B solicita reparación alegando que fondear la embarcación del comité como se muestra en el esquema fue una acción inadecuada del comité de regatas porque no estaba claro al leer las reglas de regata y las instrucciones de regata en qué dirección se requería que los barcos cruzaran la línea de llegada.

Pregunta 2

Fondear la embarcación del comité que mostraba la bandera S donde lo hizo ¿fue una acción inadecuada del comité de regatas?

Respuesta 2

No (aunque esta acción no fue un ejemplo de buenas prácticas en la dirección de regatas). Cuando se acorta el recorrido en una baliza que hay que rodear, la regla 32.2(a) permite al comité de regatas colocar la embarcación que muestra la bandera S en cualquiera de los extremos de la línea de llegada. La regla 28.1 exige que un barco navegue el recorrido, lo que incluye terminar de conformidad con la definición «Llegada».

World Sailing 2013



CASO 130

Suprimido

CASO 131

Regla 78.2, Cumplimiento de las Reglas de Clase; Certificados

Regla A5, Puntuaciones Determinadas por el Comité de Regatas

Si un barco ha infringido la regla 78.2 al no presentar un certificado exigido, o al no haber dispuesto que se verificara su existencia antes del inicio del último día de una regata, el comité de regatas debe, sin audiencia, descalificarlo (DSQ) de todas las pruebas de la regata.

Hechos

Una regla en las instrucciones de regata de una regata exige que se presente un certificado o se verifique su existencia antes de que un barco regatee. Un barco no cumple con este requisito, pero antes de la primera prueba proporciona al comité de regatas una declaración firmada por el responsable de que el barco tiene un certificado válido. Al comienzo del último día de la regata, el certificado no ha sido presentado ni verificado.

Pregunta

¿Qué debe hacer el comité de regatas?

Respuesta

El comité de regatas debe descalificarlo (DSQ) de todas las regatas sin audiencia (véanse las reglas 78.2 y A5.1).

World Sailing 2013, revisado por World Sailing 2021

CASO 132

Regla 16.2, Alterar el Rumbo

Regla 18.1(a)(1), Espacio en Baliza: Cuándo se Aplica la Regla 18

Interpretación de la expresión «barloventeando».

Pregunta

La regla 16.2 establece que se aplica entre barcos en bordadas opuestas que estén «barloventeando». La regla 18.1(a)(1) establece que la regla 18 no se aplica entre barcos «barloventeando» en bordadas opuestas.

A efectos de estas reglas, ¿cuándo están los barcos «barloventeando» en bordadas opuestas?

Respuesta

Dos barcos están «barloventeando» en bordadas opuestas cuando, después de su señal de salida,

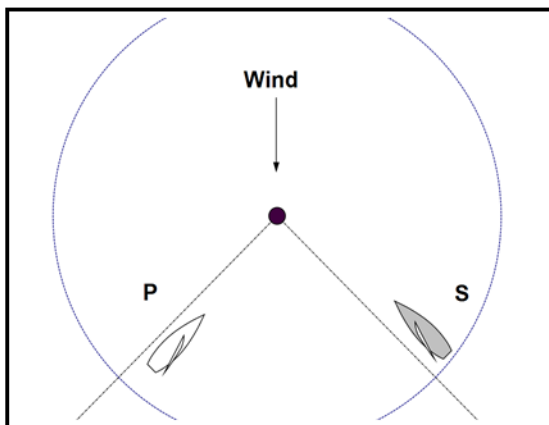
- (1) el rumbo que cada uno de ellos elegiría para navegar el recorrido tan rápido como fuera posible, en ausencia de todos los demás barcos, es de ceñida o más al viento, o
- (2) uno o ambos están sobrepasando una línea de layline de ceñida a su próxima baliza. (Un barco en el lado de barlovento de una línea de layline de ceñida a una baliza de sotavento no está «sobrepasando» esa línea de layline; está «por encima» de esa línea de layline).

Ejemplos

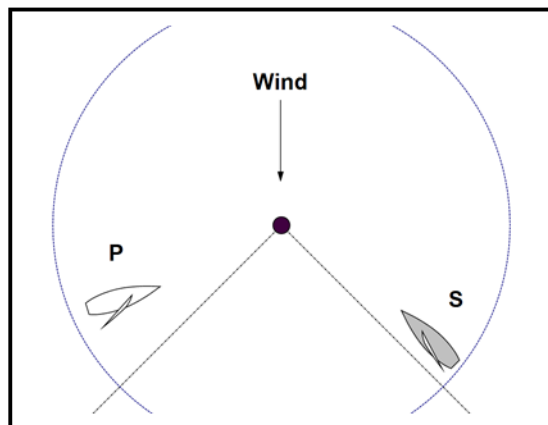
En cada una de las situaciones 1 a 6 que se presentan a continuación, los barcos mostrados están «barloventeando» en bordadas opuestas y están ya por debajo, ya sobre o más al viento de una línea de layline de ceñida a la siguiente baliza de su recorrido. Esta baliza puede ser una baliza que haya que rodear, una baliza que haya de pasarse o una baliza-límite, la baliza de una puerta o una baliza de llegada.

(véase la página siguiente)

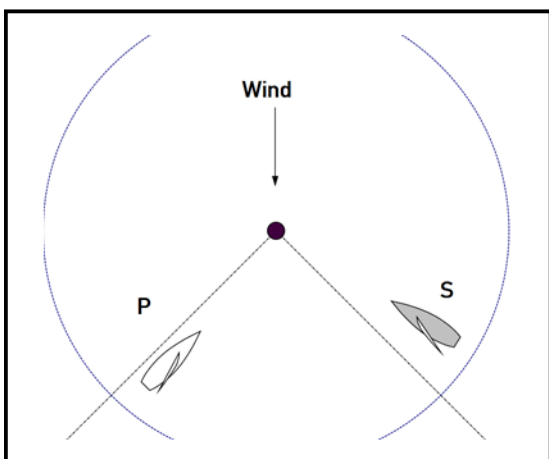
SITUATION 1



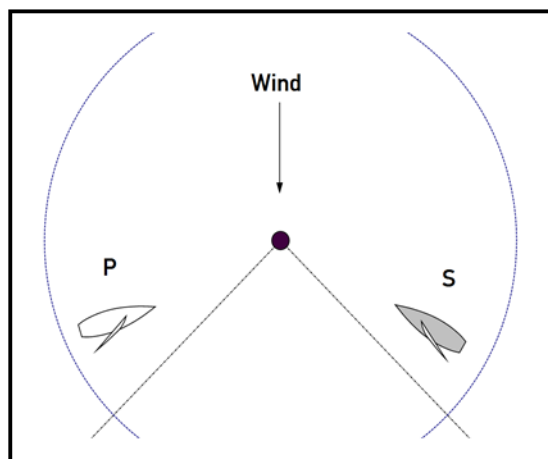
SITUATION 2



SITUATION 3

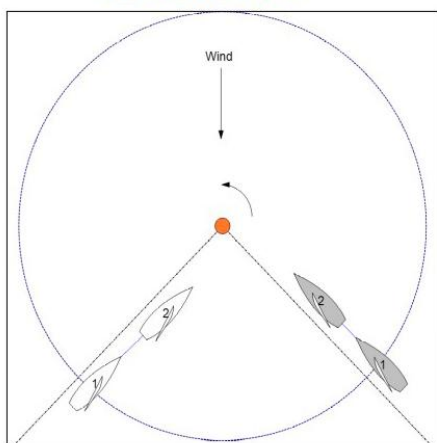


SITUATION 4

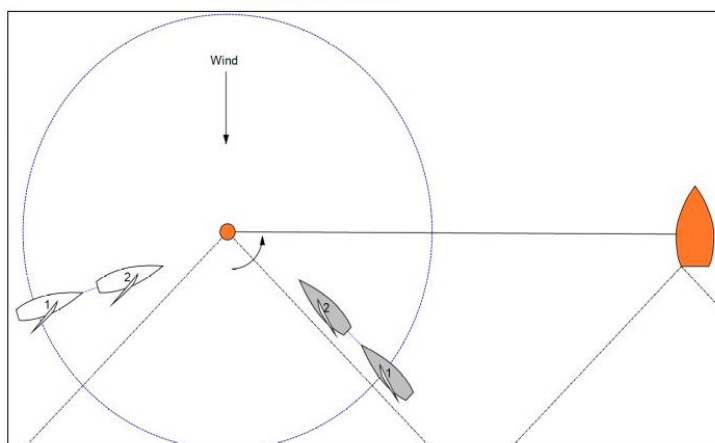


Las situaciones 5 y 6 ilustran dos barcos «barloventeando» en la zona de una baliza que debe dejarse por babor. En la situación 5 se aplica la condición (1) y en la situación 6 se aplica la condición (2).

SITUATION 5

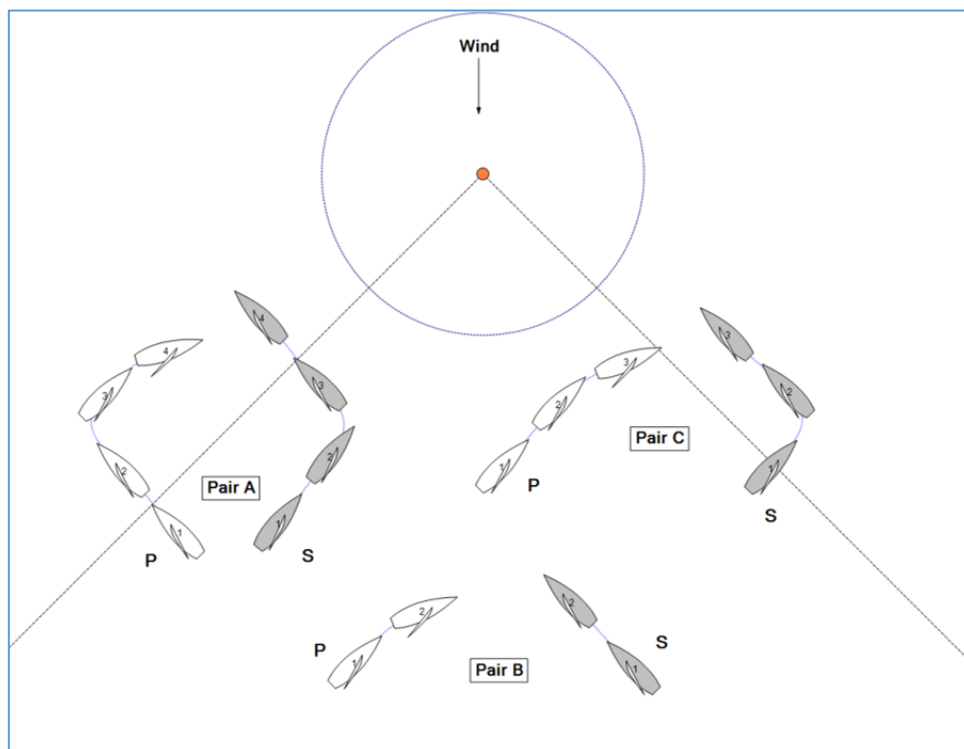


SITUATION 6



En la situación 7, cada par de barcos de abajo está «barloventeando» y los barcos amurados a estribor están sujetos a la regla 16.2.

SITUATION 7



World Sailing 2021

CASO 133

Retirado para Revisión

CASO 134

Definiciones, Rumbo Debido

Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido

El rumbo debido de un barco en cualquier momento depende de las condiciones existentes. Algunas de esas condiciones son la fuerza y dirección del viento, el patrón de rachas y calmas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipo del barco, incluidas las velas que está utilizando.

Hechos

Dos barcos, W y L, navegan en popa en la misma bordada en condiciones en las que normalmente usarían spinnakers en lugar de foques para terminar lo antes posible. La siguiente baliza está en popa cerrada desde su actual posición.

W tiene un problema para izar su spinnaker y L, navegando más rápido, establece un compromiso a sotavento desde libre a popa y está sujeto a la regla 17. Para obtener una ventaja táctica sobre W, L decide continuar navegando con su foque y retrasar el izado de su spinnaker.

Entonces L navega al rumbo que le da la mejor VMG («velocity made good», velocidad efectiva de aproximación hacia la siguiente baliza) para un barco que navega en popa con un foque. Ese rumbo es más aproado que el que seguiría para obtener su mejor VMG si estuviera usando su spinnaker.

W protesta contra L alegando que, al no izar su spinnaker y no navegar a un rumbo más arribado y rápido para terminar lo antes posible, L infringe la regla 17. En la audiencia, el representante de L declaró que, para navegar el recorrido lo más rápido posible en ausencia de W, L habría izado su spinnaker y navegado a un rumbo más rápido y arribado.

Pregunta

Cuando L retrasó la izada de su spinnaker y en su lugar navegó al rumbo que resultó en la mejor VMG para un barco que navega en popa con un foque, ¿infringió la regla 17 al navegar más aproado que su rumbo debido?

Respuesta

No. En todo momento el rumbo debido de un barco depende de las condiciones existentes. Algunas de esas condiciones son la fuerza y dirección del viento, el patrón de rachas y calmas en el viento, las olas, la corriente y las características físicas de su casco y equipo. Las velas que iza son parte de su equipo y, por lo tanto, una de las condiciones de las que depende su rumbo debido. Mientras L navegaba con su foque, su rumbo debido era el rumbo que le daba la mejor VMG con su foque izado y no su spinnaker. L no navegó más aproado que ese rumbo, por lo que no infringió la regla 17.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Las reglas de regata no exigen que un barco icle su spinnaker en un momento determinado ni que termine lo antes posible. Podría haber diversas razones, incluidas consideraciones tácticas, por las que un barco no usaría un spinnaker. Por lo tanto, aunque L declaró que, en ausencia de W, habría izado su spinnaker y navegado a un rumbo más arribado, L no infringió ninguna regla al seguir navegando con su foque en lugar de su spinnaker. (Véase el caso 78 para una discusión sobre tácticas que interfieren o dificultan el progreso de otro barco).

World Sailing 2014

CASO 135

Definiciones, Mantenerse Separado

Regla 44.1(9), Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizarse

Regla 61.4(b)(2), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

Análisis de las decisiones que debe tomar un comité de protestas si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, y el barco con derecho de paso, o un tercer barco, solicita reparación según la regla 61.4(b)(2).

Hechos para la Pregunta 1

Dos barcos, P amurado a babor y S amurado a estribor, están en rumbo de colisión barloventeando con viento fuerte (más de 20 nudos). P mantiene su rumbo y, cuando queda claro para S que P no se mantiene separado, S vira por delante inmediata y rápidamente amurándose a babor para evitar a P. A pesar del intento de S de evitar a P, hay contacto entre los barcos, pero no causa daños. Sin embargo, mientras vira para evitar a P, S vuelca y al volcar el timonel cae y daña la caña del timón. Después de adrizar el barco, la caña del timón no se puede reparar y S se retira de la prueba. S solicita reparación según la regla 61.4(b)(2).

Pregunta 1

¿Tiene derecho S a reparación si su solicitud es válida?

Respuesta 1

La regla 61.4(b)(2) no exige que el daño físico (o lesión) haya sido causado directamente por el barco que infringió una regla de la Parte 2. Es suficiente que cualquier daño físico (o lesión) fuera la consecuencia probable de la acción del barco que infringió una regla.

En este incidente, el daño físico a S fue «de consideración» porque no pudo repararse en el agua y, como resultado, S se retiró de la prueba. Por lo tanto, la penalización «adecuada» para P sería retirarse (véase la regla 44.1(b)).

S puede tener derecho a reparación, pero solo si el comité de protestas sigue este procedimiento de dos pasos.

Primero, el comité debe determinar bien que P se retiró de la prueba después del incidente, o bien que P fue protestado y penalizado por infringir la regla de la Parte 2 en el incidente con S.

Si es así, S tiene derecho a reparación siempre que el comité de protestas concluya que

- era probable una colisión, y S tomó medidas para evitarla tan pronto como quedó claro que P no se mantenía separado;
- el vuelco y la caída del timonel fueron consecuencia de que P no se mantuvo separado y no el resultado de un mal hacer marino por parte de S;
- el daño no se debió a que la caña del timón estuviera previamente en mal estado.

Hechos para la Pregunta 2

Dos barcos, A y B, están en rumbo de colisión con vientos fuertes. A debe mantenerse separado de B según una regla de la Parte 2. A mantiene su rumbo y, cuando B se da cuenta de que A no se mantiene separado, B realiza inmediata y rápidamente una importante alteración de rumbo para evitarlo. No hay contacto entre A y B. Sin embargo, mientras maniobra para evitar un contacto potencialmente dañino con A, B colisiona con C, un tercer barco cercano. C sufre daños y se retira de la regata. C solicita reparación según la regla 61.4(b)(2).

Pregunta 2

¿Tiene derecho C a reparación si su solicitud es válida?

Respuesta 2

C puede tener derecho a reparación, pero solo si el comité de protestas sigue este procedimiento de dos pasos.

Primero, el comité debe determinar bien que A se retiró de la regata después del incidente, o bien que A fue protestado y penalizado por infringir una regla de la Parte 2 en el incidente con B.

Si es así, C tiene derecho a reparación siempre que el comité de protestas concluya que

- era probable una colisión, y B tomó medidas para evitarla tan pronto como quedó claro que A no se mantenía separado;
- el daño a C fue el resultado de que A no se mantuvo separado y no el resultado de un mal hacer marino por parte de B;
- después de que B comenzó a alterar su rumbo, no fue razonablemente posible para C evitar el contacto y el daño resultante, y
- la puntuación de C por retirarse fue significativamente perjudicada respecto de la correspondiente a la puntuación de su posición justo antes del incidente.

Véase también el caso 110.

World Sailing 2014, revisado por World Sailing 2021

CASO 136

Regla 29.1, Llamadas: Llamada Individual

Regla 63.5(a), Celebración de Audiencias: Decisiones

Al determinar los hechos, un comité de protestas se regirá por el valor probatorio de las pruebas. En general, un miembro del comité de regatas que visa la línea de salida está en mejor posición que cualquier barco participante para decidir si un barco estaba por encima de la línea en la señal de salida y, si es así, si regresó al lado de pre-salida y salió.

Hechos

Al darse la señal de salida, el miembro del comité de regatas visor de línea estimó que tres barcos estaban por encima de la línea. Se mostró con prontitud la bandera X junto con un sonido, y permaneció exhibida durante el tiempo requerido (ver regla 29.1). Otro miembro del comité de regatas, en el otro extremo de la línea, confirmó la identidad de los tres barcos y que no habían regresado al lado de pre-salida de la línea y salido. Los tres barcos fueron puntuados como OCS. Uno de estos tres barcos completó el recorrido y terminó primero. Al enterarse de que había sido puntuado como OCS, solicitó reparación, manteniendo que había regresado al lado de pre-salida y salido. Llamó como testigos a otros dos participantes que habían estado en sus cercanías y que creían que había regresado y salido.

Pregunta 1

La decisión del comité de regatas de que un barco no ha salido, ¿puede corregirse basándose en otras pruebas? Si es así, ¿en qué circunstancias?

Respuesta 1

Sí, si el comité de protestas está satisfecho, por el valor probatorio de las pruebas, de que los miembros del comité de regatas que visaban la línea y observaban los barcos después de la señal de salida no estaban mirando mientras el barco cruzaba la línea de salida o realizaba la maniobra de regreso, o se equivocaron en cuanto a la identidad del barco.

Pregunta 2

Al evaluar el valor probatorio de las pruebas en tal caso, ¿debería el comité de protesta dar más peso a las declaraciones de los miembros del comité de regatas?

Respuesta 2

La declaración de los miembros del comité de regatas, que están en la mejor posición para juzgar, suele ser generalmente más fiable.

Pregunta 3

Si la cuestión es simplemente si un barco estaba «por encima» de la línea de salida, o si había regresado «completamente», ¿una persona que no estaba en posición de visar a lo largo de la línea es un testigo competente?

Respuesta 3

Véase la respuesta 2. Un miembro del comité de regatas que visa directamente a lo largo de la línea en todos los momentos relevantes está en la mejor posición para emitir tal juicio.

RYA 1984/8

CASO 137

Regla 63.3(d), Celebración de Audiencias: Conflicto de Intereses

Al decidir si un conflicto de intereses es significativo, el comité de protestas debe tener en cuenta el grado del conflicto, el nivel de la regata y la percepción general de imparcialidad.

Hechos

Después de la declaración de conflicto de intereses por parte de un miembro del comité de protestas, una de las partes no consiente que la persona permanezca como miembro del comité de protestas.

Pregunta

¿Cómo debe decidir el comité de protestas si el conflicto es significativo o no, según lo exige la regla 63.3(d)?

Respuesta

El miembro en cuestión no debe estar presente durante este proceso de decisión. La regla 63.3(d) exige que los demás miembros del comité de protestas consideren el grado del conflicto. Por ejemplo, una relación padre/hijo casi con toda seguridad creará un alto grado de conflicto, mientras que las relaciones más distantes generalmente crearán grados de conflicto decrecientes a medida que aumenta la distancia. De manera similar, una relación empleador/empleado podría crear un alto grado de conflicto.

La regla 63.3(d) también exige que se considere el nivel de la regata. En algunos niveles no es fácil encontrar miembros adecuados para el comité de protestas que no tengan conflicto de intereses, sin embargo, la regata aún necesita el servicio de un comité de protestas. Puede ser posible equilibrar el conflicto entre dos o más miembros del comité de protestas.

El comité de protestas también debe considerar si la percepción de imparcialidad se satisface mejor teniendo más miembros en el comité de protestas o no incluyendo a una persona con un conflicto. El comité de protestas también puede tener en cuenta la intensidad de los sentimientos de las partes y si sus preocupaciones son compartidas o se limitan a una sola parte.

World Sailing 2016

CASO 138

Regla 2, Navegación Leal Regla 69, Mal Comportamiento

En general, la acción de un participante que afecte directamente a la equidad de la competición o que no se penaliza adecuadamente cuando el participante es consciente de haber infringido una regla, debe tomarse en consideración bajo la regla 2. Cualquier acción, incluyendo una infracción grave de la regla 2 o cualquier otra regla, que el comité considere que puede ser un acto de mal comportamiento, debe tomarse en consideración bajo la regla 69.

Pregunta 1

Cuando una persona comete una acción que podría considerarse antideportiva o mal comportamiento, ¿qué acciones podrían constituir mal comportamiento?

Respuesta 1

La regla 69 cubre todos los actos de mal comportamiento, que pueden ir desde una falta muy leve hasta un acto muy significativo de antideportividad o de desprestigio del deporte. Las siguientes acciones deben considerarse ejemplos de actos de mal comportamiento, pero no son ejemplos exclusivos, y ésta no es una lista definitiva:

1. Participar en cualquier actividad ilegal (por ejemplo, robo, agresión, daños criminales).
2. Participar en cualquier actividad que pueda desprestigiar el deporte.
3. Acoso, comportamiento discriminatorio e intimidación.
4. Violencia física o amenaza de violencia.
5. Actuar de forma imprudente o de una manera que cause, o sea probable que cause, daños o lesiones.
6. Desobedecer las instrucciones razonables de los oficiales de la regata.
7. Infringir intencionadamente una regla o incitar a otros a infringir una regla.
8. Interferir con el equipo de otro participante.
9. Incumplimientos repetidos de una regla.
10. No actuar para evitar que su barco o equipo infrinja una regla cuando usted es consciente de esa infracción.
11. No decir la verdad o toda la verdad en una audiencia.
12. Otras formas de engaño, como falsificar documentos personales, de clase o de medición, inscribir un barco que se sabe que no cumple las reglas de medición, no rodear intencionadamente una baliza, etc.
13. Lenguaje soez o abusivo que ofenda o pueda ofender.
14. Hacer comentarios abusivos o irrespetuosos sobre los oficiales de regata o sus decisiones (incluso a través de medios electrónicos como las redes sociales).

Pregunta 2

¿Cuándo debe un comité de protestas proceder según la regla 2 y cuándo debe proceder según la regla 69?

Respuesta 2

Un barco puede ser protestado por una infracción de la regla 2 y el comité de protestas está obligado a instruir y decidir la protesta. Para mantener una protesta por una supuesta infracción de la regla 2, el comité de protestas debe establecer claramente que un barco no ha participado de acuerdo con los principios reconocidos de deportividad y navegación leal. De ello se deduce que la acción debe implicar directamente a la competición para que se establezca una infracción de la regla 2.

Un comité de protestas puede protestar a un barco por una infracción de la regla 2, pero puede decidir que la acción según la regla 69 es más apropiada, o en algunas circunstancias, la acción según ambas. Generalmente, una alegación de una acción que afecta directamente a la competición debe ser objeto de protesta según la regla 2.

Una acción que se considere un acto de mal comportamiento y que no afecte directamente a la competición debe ser objeto de acción según la regla 69.

Una protesta y la audiencia posterior según cualquier regla, incluida la regla 2, pueden revelar una conducta que el comité de protestas considere un acto de mal comportamiento. En ese caso, puede ser apropiado que el comité de protestas inicie una acción separada según la regla 69.

Hechos para la Pregunta 3

Un barco navega hacia barlovento amurado a babor e intenta cruzar por delante de un barco amurado a estribor. El barco amurado a babor calcula mal el cruce y no se mantiene separado.

Pregunta 3

El barco amurado a babor, ¿ha infringido intencionadamente una regla?

Respuesta 3

No. Un error de cálculo como éste es común durante una prueba y no es una navegación desleal ni un acto de mal comportamiento. Para que constituya una navegación desleal o un acto de mal comportamiento, debe haber pruebas de que el barco sabía o debería haber sabido que no lograría el cruce e intentó hacerlo de todos modos.

Sin embargo, cuando el barco amurado a babor se da cuenta de que no se ha mantenido separado, ha infringido conscientemente una regla y debe asumir la penalización adecuada. De lo contrario, ha infringido un principio reconocido de deportividad (véase el primer «Principio Básico», «Deportividad y las Reglas»).

CASO 139

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

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

Hechos

El comité de protestas ha determinado que un participante o una persona de apoyo ha cometido un acto de mal comportamiento y ha impuesto una penalización según la regla 69.

Pregunta 1

¿Cuándo debe el comité de protestas informar de la infracción a la autoridad nacional de la persona o a World Sailing?

Respuesta 1

La regla 69.2(j) exige un informe a la autoridad nacional o a World Sailing cuando la penalización aplicada sea superior a DNE para una prueba, cuando la persona ha sido excluida de la sede o en otros casos en que el comité de protestas lo considere «apropiado». A modo de ejemplo sería «apropiado» informar en las siguientes circunstancias:

1. En una regata de una sola prueba, el comité de protestas cree que la penalización por la infracción habría sido superior a DNE para una prueba en el caso de tratarse de una regata que se compone de varias pruebas. Esto podría deberse a la gravedad de una única infracción o a varias infracciones menores.
2. Se descubre que una persona de apoyo ha infringido la regla 69 y habría sido excluida de la sede, pero la regata ya está en su último día y la exclusión de la sede sería ineficaz.
3. El comité de protestas tiene buenas razones para creer que la persona que ha infringido la regla 69 ha sido penalizada anteriormente por una infracción de la regla 69.1(a) y especialmente si la infracción es similar.
4. La infracción tiene un impacto en regatas más allá de la jurisdicción del comité de protestas. Por ejemplo, la selección o clasificación para otra regata y la infracción ha afectado negativamente la selección o clasificación de otro participante.

Pregunta 2

¿Debe enviarse el informe a la autoridad nacional o a World Sailing?

Respuesta 2

El informe se envía a World Sailing solo cuando la infracción ocurre en regatas internacionales específicas según lo enumerado en el Código Disciplinario de World Sailing. De lo contrario, el informe debe enviarse a la autoridad nacional de la(s) persona(s) que se haya(n) determinado que ha(n) infringido la regla 69 (no necesariamente a la autoridad nacional del propietario del barco o de la sede).

CASO 140

Definiciones, Salir

Regla 30.3, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera U

Regla 30.4, Penalizaciones en la Salida: Regla de la Bandera Negra

Regla 43.1(a), Exoneración

Regla 61.4(b)(1), Reparaciones: Decisiones sobre Reparaciones

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

Hechos para la Pregunta 1

Se da la salida de una prueba bajo la regla 30.3, Regla de la Bandera U, o 30.4, Regla de la Bandera Negra. Veinte segundos antes de la señal de salida hay un incidente entre los barcos A y B. El comité de regatas identifica parte del casco de A en el lado del recorrido. A no regresa al lado de pre-salida de la línea de salida, sino que continúa navegando el recorrido y termina. El comité de regatas lo puntúa como UFD o BFD, según corresponda.

A presenta una protesta válida contra B. El comité de protestas descalifica a B por infringir una regla de la Parte 2. El comité determina que B, como consecuencia de su infracción de una regla, obligó a A a infringir la regla 30.3 o 30.4. También determina que no hubo lesiones ni daños físicos, y que B no infringió la regla 2, Navegación Leal.

Pregunta 1

¿Quedó A exonerado, aplicando la regla 43.1(a), por infringir la regla 30.3 o 30.4? Y, en caso afirmativo, ¿puede el comité de protestas puntuarlo en su puesto de llegada, a pesar de que A nunca salió de acuerdo con la definición «Salir»?

Respuesta 1

A ha infringido la regla 30.3 o 30.4, pero también ha infringido la regla 28.1 al no salir (ver la definición «Salir»). La infracción de B provocó la infracción de A de las reglas 30.3 o 30.4. Sin embargo, aquella infracción no impidió que A regresara al lado de pre-salida de la línea de salida y saliera de acuerdo con la definición «Salir». A quedó exonerado, en aplicación de la regla 43.1(a), por infringir la regla 30.3 o 30.4, y, por lo tanto, el comité de regatas estaba obligado a puntuarlo como OCS bajo la regla A5.1.

Si A hubiera regresado al lado de pre-salida de la línea de salida, hubiera salido, hubiera navegado el recorrido y hubiera terminado, habría sido exonerado, en aplicación de la regla 43.1(a), por infringir la regla 30.3 o 30.4; y, si lo hubiera hecho, el comité de regatas habría estado obligado a puntuarlo en su puesto de llegada, y repuntar la prueba en consecuencia. Cada barco que finalizó después de A habría sido recolocado un puesto hacia abajo.

Hechos para la Pregunta 2

Se da la salida de la prueba bajo la regla 30.4, Regla de la Bandera Negra. Los hechos son los mismos que para la pregunta 1, pero esta vez hay una llamada general. El número de vela de A se muestra

correctamente según lo exige la regla 30.4. Antes de darse la nueva salida a la prueba, A informa al comité de regatas que tiene la intención de protestar a B por infringir una regla de la Parte 2 en la salida llamada. A sale, navega el recorrido y termina la prueba reiniciada. El comité de regatas lo puntuó como DNE. A presenta una protesta contra B por la infracción en la salida inicial y solicita reparación bajo la regla 61.4(b)(1), alegando que el comité de regatas actuó inadecuadamente cuando lo puntuó como DNE.

Pregunta 2

Si el comité de protestas decide que B infringió una regla de la Parte 2 y, al hacerlo, provocó que A infringiera la regla 30.4, ¿puede el comité otorgar reparación a A puntuándolo en su puesto de llegada en la prueba reiniciada?

Respuesta 2

No. A inicialmente infringió la primera frase de la regla 30.4 y fue identificado en el lado del recorrido de la línea de salida. Seguidamente, su número de vela se mostró correctamente según la regla 30.4. Debido a que el comité de regatas mostró el número de vela de A después de una llamada general, la penúltima frase de la regla 30.4 prohibió a A navegar en la prueba reiniciada. Al salir en la prueba reiniciada, infringe la penúltima frase de la regla 30.4. El comité de regatas no comete un error cuando lo puntuó como DNE. A no tiene derecho a reparación porque el comité de regatas no actuó inadecuadamente.

Hechos para la Pregunta 3

Los hechos son los mismos que para la pregunta 2, pero esta vez A no navega en la prueba reiniciada. Cuando llega a tierra, protesta a B por el incidente en la salida inicial. El comité de protestas decide que B infringió una regla de la Parte 2 por la cual no puede ser penalizado (véase la regla 36).

Pregunta 3

Si el comité de protestas decide que B infringió una regla de la Parte 2 y, al hacerlo, provocó que A infringiera la regla 30.4, ¿puede el comité de protestas cambiar la puntuación BFD de A?

Respuesta 3

Sí. A quedó exonerado, en aplicación de la regla 43.1(a), por infringir la regla 30.4, y por lo tanto el comité de regatas está obligado a cambiar su puntuación de BFD a DNS en la prueba reiniciada. Sin embargo, no tiene derecho a reparación porque el comité de regatas no actuó inadecuadamente.

Respuesta 3

Sí. A quedó exonerado, en aplicación de la regla 43.1(a), por infringir la regla 30.4, y por lo tanto el comité de regatas está obligado a cambiar su puntuación de BFD a DNS en la prueba reiniciada. Sin embargo, no tiene derecho a reparación porque el comité de regatas no actuó inadecuadamente.

World Sailing 2016, revisado por World Sailing 2018

CASO 141

Parte 2, Preámbulo

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

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

Regla 60.2(c), Protestas: Intención de Protestar

Regla 60.4(c)(1), Protestas: Validez de una Protesta

Regla 63.4(a)(2), Celebración de Audiencias: Procedimiento de la Audiencia

Interpretación de la expresión «de consideración» en la frase «daños de consideración».

Pregunta

La expresión «de consideración» ¿adquiere un significado especial cuando se usa en la frase «daños de consideración»?

Respuesta

No. El término «de consideración» no está definido en el Reglamento de Regatas a Vela. La sección «Terminología» de la «Introducción» establece que «otras palabras y términos se usan en el sentido comúnmente aceptado en un uso náutico o general». Tal como se entiende en el uso general, cuando se utiliza «de consideración» en la frase «daños de consideración», el término significa: importante debido a un posible peligro o riesgo; que tiene consecuencias potencialmente no deseadas; que da motivos de preocupación; o de un grado o una cantidad significativos.

Esto implica que cuando un comité de protestas ha determinado, a partir de los hechos probados, que se produjeron daños en un incidente, debe a continuación evaluar si se aplica alguno de los cuatro criterios implícitos en la definición anterior y, en caso afirmativo, debiera concluir que el daño es «de consideración».

Las preguntas a considerar pueden incluir:

- (1) El daño ¿disminuyó la seguridad de la tripulación?
- (2) El daño ¿afectó negativamente el rendimiento del barco de manera significativa?
- (3) El costo de reparar el daño ¿será una cantidad significativa en relación con el valor de mercado del barco?
- (4) El valor del barco después de reparar el daño ¿disminuirá significativamente?

USA 2018/115



LIBRO DE CASOS 2025 – 2028
SECCIÓN 2 - CASOS



CASO 142

Suprimido

CASO 143

Regla 6.1, Regulaciones de World Sailing

Regla 70, Apelaciones y Solicitudes a una Autoridad Nacional

Regla 75, Inscribirse en una Regata

Regla 89.1, Autoridad Organizadora; Anuncio de Regata; Nombramiento de Comités

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

Hechos

La autoridad organizadora de una regata era un club que no era miembro ni tenía conexión o asociación con la autoridad nacional del lugar. La regata se celebró en aguas dentro de la jurisdicción de la autoridad nacional. El anuncio de regatas establecía que la regata se regiría por las reglas definidas en el Reglamento de Regatas a Vela. El barco A protestó al barco B bajo una regla de la Parte 2. Más tarde, bajo la regla 70.1, A envió una apelación de la decisión del comité de protestas a la autoridad nacional.

Decisión

La regla 89.1 enumera los tipos de organizaciones admitidas para ser la autoridad organizadora de una regata regida por el Reglamento de Regatas a Vela. La autoridad organizadora de la regata era un club, pero ese club no estaba afiliado a la autoridad nacional del lugar. Por lo tanto, el club no era una autoridad organizadora válida según la regla 89.1(c), ni era una autoridad organizadora válida según ninguna otra parte de la regla 89.

La regla 70.4 identifica a la autoridad nacional a la que se debe enviar una apelación como «aquella a la que está asociada la autoridad organizadora según la regla 89.1». No existía ninguna autoridad nacional que cumpliera con este requisito de la regla 70.4, y por lo tanto, las decisiones tomadas por el comité de protestas para la regata no eran elegibles bajo la regla 70 para ser apeladas a la autoridad nacional del lugar, o, de hecho, a ninguna autoridad nacional.

Por estas razones, se deniega la admisión a trámite de la apelación.

Comentarios Adicionales

Los siguientes comentarios discuten cuestiones que, aunque no están directamente relacionadas con la decisión en este caso, están relacionadas con las cuestiones planteadas en el mismo.

La regla 75 exige que una persona que inscribe un barco en una regata sea miembro de una autoridad nacional afiliada a World Sailing o de un club u otra organización afiliada a dicha autoridad nacional. Además, si un barco es inscrito por un club u organización, se requiere que ese club u organización esté afiliado a dicha autoridad nacional.

La regla 6.1 exige a los participantes cumplir con el Código de Ética de World Sailing. Cuando los participantes compiten en una regata organizada por un club no afiliado, ellos, quizás sin saberlo,

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

pueden estar compitiendo en una regata listada en el párrafo 9.1 del Código de Ética. Competir en una regata así podría tener graves consecuencias para la elegibilidad de un participante para competir en otras regatas.

Si los deportistas que planean participar en una regata organizada por un club u organización descubren que el club u organización no está afiliado a la autoridad nacional del país en el que se encuentra, deben instar al club u organización a unirse o afiliarse a la autoridad nacional antes de la regata, o al menos a buscar una organización afiliada para que sirva como autoridad organizadora de la regata.

CAN 2018; revisado por World Sailing 2025



CASO 144

Retirado para Revisión

CASO 145

Definiciones, Navegar el Recorrido

Regla 28.1, Navegar el recorrido

El hilo de un barco, descrito en la definición «Navegar el Recorrido», cuando se tensa, solo está limitado por las balizas que inician, terminan o delimitan cada tramo del recorrido.

Pregunta 1

¿Debe el hilo descrito en la definición «Navegar el Recorrido», cuando se tensa, pasar únicamente por aguas navegables?

Respuesta 1

No. La trayectoria de un barco no puede pasar por tierra o por aguas que no sean navegables; sin embargo, el hilo que representa esa trayectoria tiene el requisito de ser «tensado». Esta es una prueba utilizada para determinar si un barco ha navegado el recorrido. Cuando el hilo se tensa, o se estira, el hilo imaginario solo es influenciado, limitado o “enganchado” por las balizas que inician, delimitan o terminan cada tramo del recorrido establecido y descrito por el comité de regatas. Las islas, cabos, aguas poco profundas u otras aguas no navegables no influyen, limitan o “enganchan” el hilo tenso.

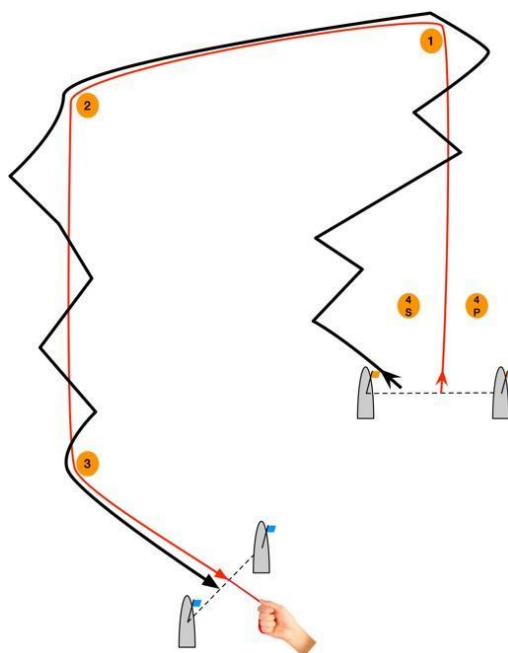
Ejemplo 1

El recorrido descrito en las instrucciones de regata tiene un trazado trapezoidal y el recorrido específicamente descrito para una prueba es:

Salida – Baliza 1 – Baliza 2 – Baliza 3 – Llegada. Las balizas 1, 2 y 3 deben rodearse dejándolas por babor.

La línea negra en el esquema representa la trayectoria de un barco y la línea roja representa el hilo tenso mencionado en la definición «Navegar el Recorrido».

En el primer tramo, mientras la trayectoria del barco dejaba las balizas de puerta 4S y 4P por estribor, el hilo, cuando se tensa, no es influenciado por esas dos balizas de puerta porque no inician, delimitan o terminan el primer tramo del recorrido y, por lo tanto, no tienen un lado prescrito para los barcos que navegan ese primer tramo, desde la línea de salida hasta la Baliza 1.



Ejemplo 2

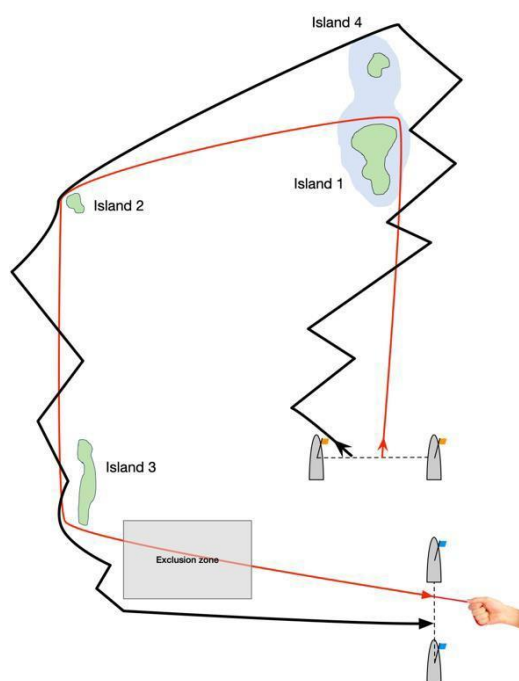
El recorrido descrito en las instrucciones de regata es alrededor de islas y se describe como:

Salida – Isla 1 – Isla 2 – Isla 3 – Llegada. Las balizas 1, 2 y 3 deben dejarse por babor.

Por otra parte, las instrucciones de regata describieron una zona de exclusión en las instrucciones de navegación, y una regla en éstas prohibía a los barcos entrar en esa zona.

La línea negra representa la trayectoria del barco, y la línea roja el hilo descrito en la definición «Navegar el Recorrido».

Un barco puede elegir, o verse obligado debido a la presencia de aguas no navegables entre las Islas 1 y 4, a rodear tanto la Isla 1 como la Isla 4. Debido a que la Isla 4 no es una baliza que inicia, delimita o termina los tramos 1 o 2, el hilo no es influenciado por la Isla 4, y cuando se tensa toca la Isla 1, pero no la Isla 4.



La regla que prohíbe a los barcos entrar en la zona de exclusión es una regla separada de la regla que establece el recorrido. Por lo tanto, “la prueba del hilo tenso” no se utiliza para determinar si un barco infringió o no la regla que le prohibía entrar en la zona de exclusión. Esa regla permite a los barcos dejar la zona de exclusión ya sea por babor o por estribor, pero no se les permite entrar en ella.

Se recomienda que los comités de regatas establezcan una zona de exclusión en una regla separada de la regla que establece el recorrido. Esto ayudará a dejar claro que la “prueba del hilo tenso” no se utiliza para determinar si un barco ha cumplido con la zona de exclusión.

Pregunta 2

¿Cambiaría de alguna manera la respuesta 1 para el ejemplo 2 si la zona de exclusión fuera, en cambio, una línea de exclusión que los barcos tuvieran prohibido cruzar?

Respuesta 2

No.

World Sailing 2025

CASO 146

Definiciones, Espacio

Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Parte 2, Preámbulo a la Sección C

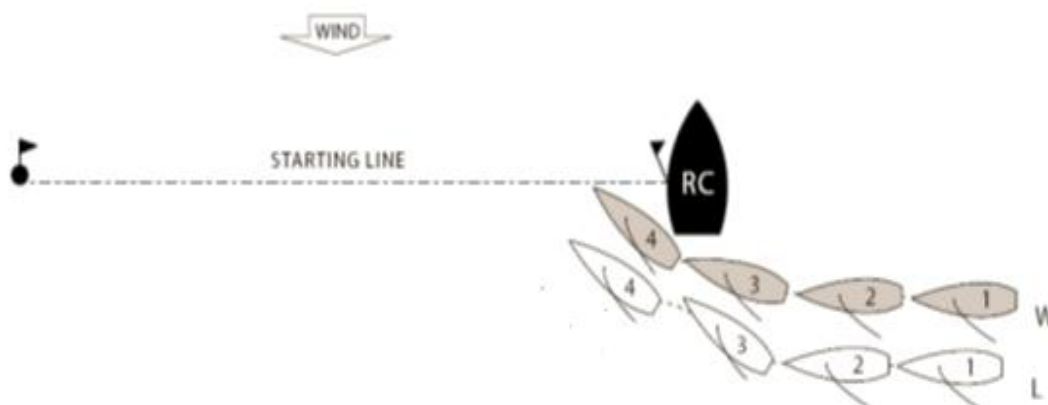
Regla 43.1(a), Exoneración

Regla 43.1(b), Exoneración

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco a sotavento orza, el barco a barlovento queda exonerado por la regla 43.1(b) si infringe la regla 11 mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 16.1.

Hechos

Dos barcos, L y W, se acercaban a la embarcación de señales del comité de regatas, comprometidos amurados a estribor, diez segundos antes de la señal de salida. Mientras W pasaba por la popa de la embarcación del comité, L orzó. W orzó ligeramente pero no pudo responder más a la orzada de L sin chocar con la embarcación del comité. L arribó para evitar el contacto. L protestó.



El comité de protestas descalificó a W según la regla 11, alegando que no debería haber navegado entre L y la embarcación del comité y que estaba “forzando el paso” (“saliendo en cuña”, eng. “barging”). W apeló.

Decisión

La embarcación del comité de regatas era tanto una baliza como un obstáculo para L y W (véanse las definiciones «Baliza» y «Obstáculo»). Sin embargo, debido a que la embarcación del comité estaba rodeada de agua navegable y L y W se acercaban a ella para salir, las reglas de la Sección C de la Parte 2 (específicamente las reglas 18 y 19) no se aplicaban. En consecuencia, L no tenía ninguna obligación de dar a W espacio para pasar a sotavento de la embarcación del comité.

En las posiciones 1 y 2, L pudo navegar su rumbo sin necesidad de tomar medidas para evitar el contacto y pudo cambiar de rumbo en ambas direcciones sin contacto inmediato. Por lo tanto, W se mantenía separado según lo exigido por la regla 11 (véase la definición «Mantenerse Separado»).

Cuando L orzó en la posición 3, la regla 16.1 le exigía dar a W espacio para mantenerse separado.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Esta obligación se aplica incluso cuando los barcos están pasando la embarcación del comité y están a punto de salir. «Espacio» es el espacio que W necesitaba para mantenerse separado de L mientras también cumplía con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2, que incluye la regla 14 y la regla 31. Véase el caso 114.

Cuando L orzó, W orzó todo lo que pudo sin arriesgar tocar la embarcación del comité, lo que habría infringido la regla 31. Al arribar, L dio a W espacio para mantenerse separado según lo exigido por la regla 16.1.

En la posición 3, L no pudo «navegar su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo»; por lo tanto, W infringió la regla 11. Sin embargo, la infracción de W fue una consecuencia del incidente (mostrado en el esquema) con L, «un barco al que se le exigía dar [a W] espacio»; y, debido a que W navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, fue exonerado por la regla 43.1(b).

Se estima la apelación de W, se revoca la decisión del comité de protesta y W es reintegrado en su puesto final.

Tenga en cuenta que el término “forzar el paso” (“barging”) no se utiliza en el Reglamento de Regatas a Vela. El término se usa comúnmente para referirse a la situación en la que un barco a sotavento mantiene su rumbo y un barco a barlovento elige navegar entre la embarcación del comité y el barco a sotavento y choca con el barco a sotavento o lo obliga a arribar para evitar el contacto. En tal caso, el barco a barlovento infringe la regla 11 y no es exonerado porque no se vio obligado a navegar entre la embarcación del comité y el barco a sotavento y no navegaba dentro del espacio al que tenía derecho (véanse las reglas 43.1(a) y 43.1(b)).

USA 2018/117

CASO 147

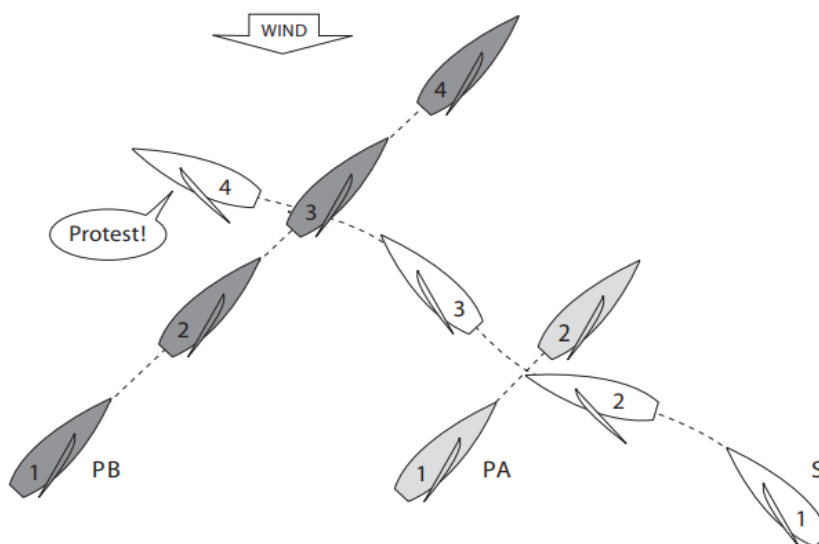
Regla 10, En Bordadas Opuestas

Regla 16.1, Alterar el Rumbo

Regla 43.1(b), Exoneración

Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, comienza su obligación, según la regla 16.1, de dar espacio a un barco que debe mantenerse separado. El barco con derecho de paso puede dar ese espacio alterando de nuevo su rumbo. Si, mientras el barco con derecho de paso está haciendo ese cambio de rumbo adicional, el barco que debe mantenerse separado infringe, sin poderlo evitar, una regla de la Parte 2 Sección A, es exonerado por la regla 43.1(b).

Hechos y Decisión del Comité de Protestas



En la posición 1, tres J/105, S, PA y PB, barloventeaban, S amurado a estribor y PA y PB amurados a babor. En la posición 2, S arribó para evitar el contacto con PA. PA se penalizó.

Cuando S orzó después de evitar a PA, estaba en rumbo de colisión con PB (posición 3). Debido a la proximidad de los barcos, PB no pudo mantenerse separado de S ni virando por avante ni manteniendo su rumbo. S arribó rápidamente para evitar el contacto y gritó «Protesto».

El comité de protestas descalificó a PB por infringir la regla 10. PB apeló.

Decisión

En la posición 2, S podía seguir navegando el rumbo que llevaba sin necesidad de realizar acciones para evitar a PB; por lo tanto, PB se mantenía separado (véase la definición «Mantenerse Separado»). En la posición 3, después de que S orzó, los barcos estaban en rumbo de colisión, y PB no pudo mantenerse separado de S ni virando por avante ni manteniendo su rumbo. S tuvo que alterar su rumbo para evitar el contacto con PB.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Cuando S, el barco con derecho de paso, alteró su rumbo entre las posiciones 2 y 3, la regla 16.1 le exigía dar a PB espacio para mantenerse separado. Al arribar rápidamente y evitar a PB, S cumplió con su obligación de dar espacio a PB.

Debido a que S tuvo que alterar su rumbo para evitar a PB, PB infringió la regla 10. Sin embargo, es exonerado de esa infracción por la regla 43.1(b) porque estaba navegando dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1. Se estima la apelación de PB y debe ser reintegrado.

Véase también el caso 146.

USA 2019/120

CASO 148

Definiciones, Terminar

Definiciones, Navegar el Recorrido

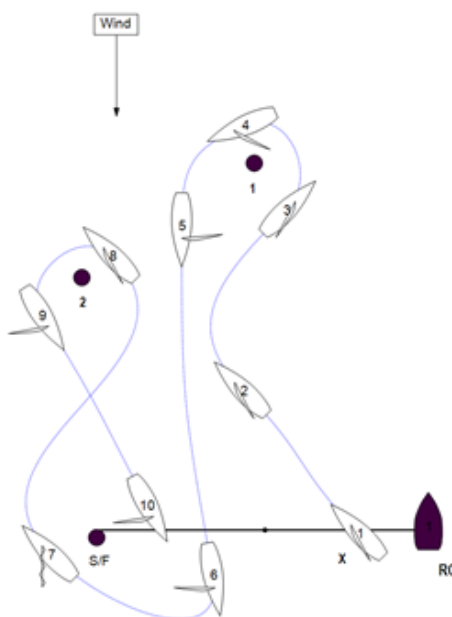
Regla 28, Navegar el Recorrido

Regla 60.2(b)(2), Protestas: Intención de Protestar

Cuando un barco cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido dos veces, su segundo cruce constituye su llegada si, en todo momento entre su primer y segundo cruce, sus acciones son coherentes con continuar «navegando el recorrido». Un error al navegar el recorrido cometido en una baliza que no sea la de llegada no es un error cometido en la línea de llegada.

Hechos

El recorrido requería que los barcos salieran, dejaran la baliza 1 por babor, la baliza 2 por babor y terminaran. El barco X salió, dejó la baliza 1 por babor y luego navegó hasta la línea de llegada y la cruzó desde el lado del recorrido. Mientras X navegaba de la baliza 1 a la línea de llegada, pasó la baliza 2 dejándola por estribor. Después de cruzar la línea de llegada, en la posición 7, X lascó escota de mayor, dejó flamear su vela y se detuvo durante 30 segundos. Luego navegó hasta la baliza 2, la dejó por babor y cruzó la línea de llegada desde el lado del recorrido por segunda vez.



El barco Y vio a X dejar la baliza 2 por estribor y le protestó alegando que no había navegado el recorrido según lo requerido por la regla 28.1. La primera oportunidad que tuvo Y para informar a X de que le estaba protestando fue después de que ambos barcos hubieran regresado a tierra, e Y informó a X de su protesta en ese momento. El comité de protestas decidió que la protesta de Y cumplía los requisitos de la regla 60.2(b)(2).

Pregunta 1

¿Cuándo terminó X?

Respuesta 1

El barco X satisfizo la primera frase de la definición «Terminar» cuando su proa cruzó la línea de llegada por primera vez, poco antes de la posición 6. Sin embargo, la segunda frase de la definición contiene tres condiciones, (a), (b) y (c). Si concurre alguna de esas tres condiciones, el primer cruce de la línea de llegada de X no califica como su llegada.

X no se penalizó en o cerca de la línea de llegada y, por lo tanto, no encaja en la condición (a).

El barco X cometió un error al «navegar el recorrido» cuando no dejó la baliza 2 por babor, lo que corrigió navegando hasta la baliza 2 y rodeándola por babor. El error al «navegar el recorrido» que cometió X se produjo en la baliza 2, no en la línea de llegada. Por lo tanto, su conducta no encaja en la condición (b).

La condición (c) se satisface si, en todo momento después del primer cruce de la línea por parte de un barco, sus acciones son coherentes con continuar «navegando el recorrido».

Hay situaciones en las que un barco puede detenerse y seguir realizando acciones coherentes con continuar «navegando el recorrido» mientras está detenido. He aquí ejemplos de tales situaciones: un barco se detiene porque vuelca y permanece detenido hasta que su tripulación lo adrizo; un miembro de la tripulación de un barco cae por la borda y el barco se detiene para recuperar a la persona; un barco se detiene mientras repara una pieza de equipo.

Los Hechos de este caso establecen que X se detuvo en la posición 7 durante 30 segundos. El comité de protestas debe encontrar los hechos relevantes y luego llegar a una conclusión sobre si X continuó o no «navegando el recorrido». Esto significará decidir por qué X se detuvo en la posición 7. Si X se detuvo porque su tripulación pensó que había llegado cuando cruzaron la línea por primera vez y luego, 30 segundos después, reanudó «navegar el recorrido» cuando la tripulación se dio cuenta de que no habían dejado la baliza 2 por babor, entonces X no continuó «navegando el recorrido» durante esos 30 segundos. Sin embargo, si en todo momento entre su primer y segundo cruce de la línea, sus acciones fueron coherentes con «navegar el recorrido», entonces encaja en la excepción (c) y terminó cuando cruzó la línea por segunda vez.

Pregunta 2

¿Qué puntuación debe recibir X en la prueba?

Respuesta 2

Si X terminó la primera vez que cruzó la línea de llegada, entonces infringió la regla 28.1 al no dejar la baliza 2 por babor antes de terminar. En ese caso, se debería estimar la protesta de Y, y X debería ser puntuado como DSQ.

Si X Terminó la segunda vez que cruzó la línea, entonces corrigió su error al «navegar el recorrido» (según lo permitido por la regla 28.2) navegando hasta la baliza 2 y rodeándola, y debería ser puntuado con puntos basados en su puesto de llegada cuando cruzó la línea por segunda vez (véase el cuadro en la regla A4).

CASO 149

Regla 21.2, Errores de Salida; Haciendo una Penalización; Colocando una Vela a la Contra

Regla 23.2, Interferir con Otro Barco

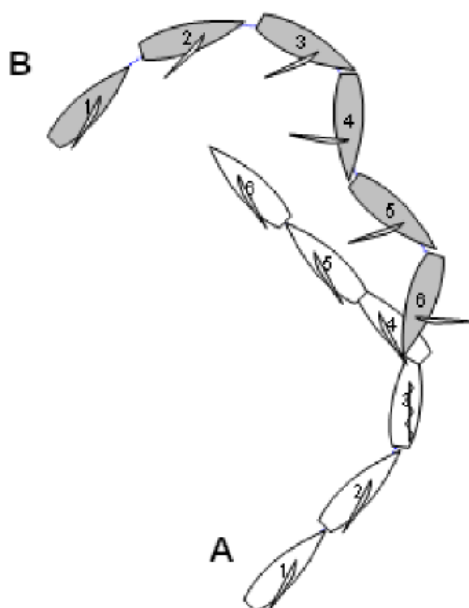
Regla 44.2, Penalizaciones en el Momento del Incidente: Penalizaciones de Uno o Dos Giros

Un barco que, después de separarse claramente, realiza giros de penalización y los interrumpe solo el tiempo necesario para cumplir con la regla 21.2, ha realizado sus giros de penalización «con prontitud». Cuando un barco interfiere con otro que se está penalizando, infringe la regla 23.2 si no navegaba en su rumbo debido en ese momento.

Hechos

Los barcos A y B estaban barloventeando y bastante lejos de las zonas de las balizas de comienzo, límite o final del tramo del recorrido en el que navegaban. El barco B estuvo involucrado en un incidente con el barco C, un tercer barco (no mostrado en el esquema). Inmediatamente después del incidente con C, cuando B estaba en la posición 1, todos los barcos, excepto A, que estaban en regata estaban más adelantados en el tramo de ceñida que B o estaban lo suficientemente lejos de B como para no interferir con B si éste efectuara una Penalización de Dos Giros.

En la posición 1, B orzó para comenzar a realizar los giros requeridos para una Penalización de Dos Giros. Entre las posiciones 2 y 3, A viró por avante a un rumbo de ceñida amurándose a estribor. En la posición 4, cuando A completó su virada por avante, B estaba en rumbo de colisión con A. Entre las posiciones 4 y 5, como se muestra en el esquema, B orzó y luego reanudó su arribada. Después de la posición 5, B giró en el sentido de las agujas del reloj hasta completar una trasluchada, y (no se muestra en el esquema) continuó su rotación en el sentido de las agujas del reloj hasta realizar una virada por avante, una segunda trasluchada y una segunda virada por avante.



Pregunta 1

¿Infringió B alguna regla?

Respuesta 1

No.

Desde la posición 1, cuando B comenzó a arribar, hasta la posición 6, la regla 21.2 exigía a B mantenerse separado de A. Entre las posiciones 1 y 4 y después de la posición 5, B se mantuvo separado de A mientras arribaba. Entre las posiciones 4 y 5, mientras los barcos estaban en rumbo de colisión, B se mantuvo separado de A orzando. Por lo tanto, B cumplió con la regla 21.2.

Pregunta 2

¿Cumplió B las condiciones establecidas en la regla 44.2 para una Penalización de Dos Giros?

Respuesta 2

Sí.

La regla 44.2 exige que un barco que realiza una Penalización de Dos Giros cumpla dos condiciones.

Primero, debía «separarse claramente de otros barcos tan pronto como sea posible después del incidente». B cumplió ese requisito en la posición 1 porque

- B no tenía motivos para prever que A virara por delante en la posición 2, y, si A no hubiera virado, no habría navegado hacia el espacio en el que B estaba maniobrando; y
- ningún otro barco en regata estaba en posición de interferir con B mientras esta realizaba sus giros de penalización.

La segunda condición era que realizara «con prontitud» dos giros en la misma dirección, incluyendo una virada por delante y una trasluchada en cada giro. Entre las posiciones 4 y 5, mientras B realizaba sus giros, los interrumpió solo el tiempo necesario para poder mantenerse separado de A tal como lo exigía la regla 21.2. Inmediatamente después de mantenerse separado de A, B reanudó sus giros de penalización. Por lo tanto, B realizó sus giros de penalización «con prontitud» y, al hacerlo, cumplió la segunda condición de la regla 44.2.

Pregunta 3

¿Infringió A alguna regla?

Respuesta 3

La respuesta depende de si A navegaba o no en su rumbo debido cuando B necesitó orzar para evitar colisionar con A.

Desde las posiciones 1 hasta la 6, B estaba penalizándose y, por lo tanto, A era el barco con derecho de paso según la regla 21.2. Ninguna regla de la Sección A se aplicaba entre ellos (véase el preámbulo de la Sección D).

Mientras B realizaba su penalización, A «interfirió» con B, como lo demuestra la necesidad que tuvo B de orzar para evitar colisionar con A después de la posición 4.

	LIBRO DE CASOS 2025 – 2028 SECCIÓN 2 - CASOS	
---	---	--

Si A navegaba en su rumbo debido, entonces la regla 23.2 no se aplicaba entre A y B. B estaba obligado por la regla 21.2 a mantenerse separado de A, y B lo hizo orzando. Cuando A modificó su rumbo pasando de ceñir amurado a babor a ceñir amurado a estribor, era un barco con derecho de paso que alteraba su rumbo y, por lo tanto, estaba obligado por la regla 16.1 a dar a B espacio para mantenerse separado. A dio a B ese espacio, por lo que A no infringió ninguna regla.

Si A no estuviera navegando en su rumbo debido, entonces la regla 23.2 se aplicaba entre A y B; y, debido a que A interfirió con B, A infringió la regla 23.2.

World Sailing 2023

CASO 150

Definiciones, Libre a Popa y Libre a Proa; Comprometidos

Regla 19.1, Espacio para Pasar un Obstáculo: Cuándo se Aplica la Regla 19

Regla 19.2, Espacio para Pasar un Obstáculo: Dar Espacio en un Obstáculo

Una interpretación de los términos «en», «interior/exterior» y «compromiso» tal como se utilizan en la regla 19.

Pregunta 1

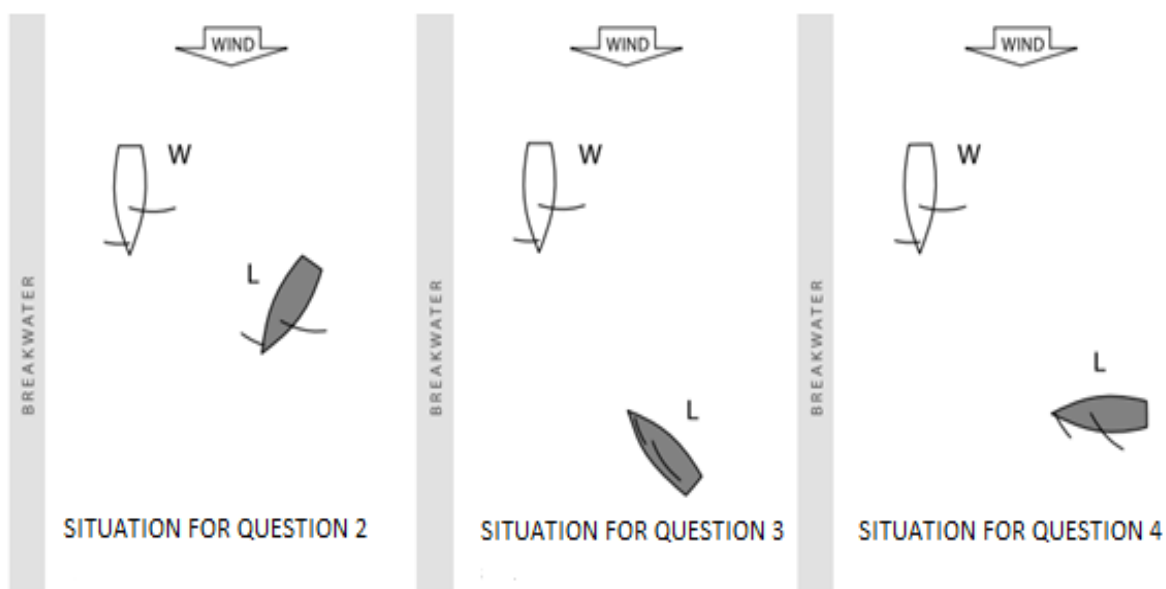
La regla 19.1 se aplica entre dos barcos «en» un obstáculo. ¿Cuándo están los barcos «en» un obstáculo?

Respuesta 1

Los barcos están «en» un obstáculo cuando están cerca de él y el obstáculo influye en el rumbo de uno o de ambos.

Hechos para las Preguntas 2, 3 y 4

El barco W navega amurado a estribor en paralelo a un rompeolas que está a una eslora de distancia por su costado de estribor. El barco L navega amurado a estribor, a sotavento y comprometido con W, y se acerca al rompeolas. Los barcos W y L están en rumbo de colisión.



Pregunta 2

Si L está navegando de aleta y acercándose al obstáculo como se muestra en el esquema de la pregunta 2, ¿se aplica la regla 19? En caso afirmativo, ¿cuál es el «barco exterior»?

Respuesta 2

Debido a que el rompeolas influye en el rumbo de W y, por lo tanto, en su capacidad para mantenerse separado de L, los barcos están «en» el obstáculo tal como se usa ese término en la regla 19.1. Por lo tanto, se aplica la regla 19.

Debido a que L, el barco con derecho de paso según la regla 11, elige pasar el obstáculo por su costado de estribor, un barco comprometido con él por su lado de estribor es un «barco interior». Por lo tanto, W es el «barco interior» y L es el «barco exterior» y, según la regla 19.2(b), W tiene derecho a que L le dé espacio para pasar entre L y el rompeolas.

Pregunta 3

¿Cambia la respuesta a la pregunta 2 si L se acerca al rompeolas en ceñida como se muestra en el esquema de la pregunta 3?

Respuesta 3

Sí. W y L están comprometidos porque están en la misma bordada y ninguno de ellos está libre a popa del otro (véase la definición «Libre a Popa y Libre a Proa; Obstáculo»). Debido a que L, el barco con derecho de paso, elige pasar el obstáculo por su costado de babor (ver la regla 19.2(a)), un barco que se encuentre por su lado de babor es un «barco interior» y un barco que se encuentre por su lado de estribor es un «barco exterior». Por lo tanto, W es el barco exterior y debe dar espacio a L entre él y el obstáculo según la regla 19.2(b), así como mantenerse separado de él según la regla 11.

Pregunta 4

¿Cambia la respuesta a la pregunta 2 si L se acerca al rompeolas perpendicularmente a éste tal y como se muestra en el esquema de la pregunta 4?

Respuesta 4

Sí. La regla 19.2(a) da a L el derecho de elegir pasar el rompeolas por su costado de babor o por el de estribor. Ninguna regla exige que L informe a W de su elección. En el momento que se muestra en el esquema, el rumbo de L se dirige directamente hacia el obstáculo (noventa grados con respecto a él), y no es posible determinar si es un «barco interior» o un «barco exterior». Se aplica la regla 19, pero mientras L continúe en ese rumbo, ninguna parte de la regla 19 crea obligación alguna para ninguno de los barcos. La regla 11 sigue aplicándose y exige que W se mantenga separado de L.

En algún momento después del momento que se muestra en el esquema, será necesario que L orce o arribe para evitar colisionar con el rompeolas. Si L arribe, entonces la respuesta a esta pregunta es la misma que la respuesta 2. Si L orza, entonces la respuesta a esta pregunta es la misma que la respuesta 3.

Hechos para la Pregunta 5

En los tres esquemas, reposicione las velas de W para representarlo navegando viento en popa amurado a babor en lugar de amurado a estribor. Cambie la etiqueta de W a “P” y la etiqueta de L a “S”.

Pregunta 5

¿Cambian las respuestas a las preguntas 2, 3 y 4?

Respuesta 5

La respuesta 2 no cambia, excepto que la regla de derecho de paso relevante es la regla 10 en lugar de la regla 11.

Las respuestas 3 y 4 cambian. En cada una de estas dos situaciones, S y P están en amuras opuestas y, debido a que S no navega a más de noventa grados del viento real, no están «comprometidos» (véase la definición «Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso»). Por lo tanto, la regla 19.2(b) no se aplica entre ellos. Se aplica la regla 10 y exige que P se mantenga separado de S.

USA 2013/123