

LIBRO DE CASOS DE WORLD SAILING

2021-2024

enero de 2021

con la actualización de marzo de 2021



World Sailing

Traducido por Ricardo García Soriano
Valencia, marzo de 2021.



Real Federación
Española de Vela



sport / nature / technology



CAMBIOS Y CORRECCIONES HECHAS POR WORLD SAILING EN EL LIBRO DE CASOS DE 2021-2024

Esta es la Versión 1. Las versiones posteriores pueden publicarse en cualquier momento antes del 31 de diciembre de 2024 para mostrar cambios y correcciones adicionales realizados por World Sailing.

Este cambio entra en vigor el 1 de marzo de 2021

Para cualquier consulta, envíe un correo electrónico a rules@sailing.org y solicite que su consulta se lleve a la atención del *Racing Rules Committee*

CAMBIO

Caso 115 *En el tercer punto de la Respuesta, se elimina "o al comité", ya que estas palabras se agregaron por error. El caso quedará redactado de la siguiente manera:*

NOTA: Esta modificación ya ha sido incluida en el lugar oportuno del presente documento

Como la autoridad que gobierna este deporte, World Sailing promueve y apoya la protección del medio ambiente en todas las competiciones de Vela y actividades relacionadas en todo el mundo.

Detalles de contacto de la World Sailing Executive Office:

World Sailing
20 Eastbourne Terrace
Paddington
London W2 6LG
United Kingdom

Tel + 44 (0)20 3940 4888

General Email office@sailing.org

Racing Rules Email rules@sailing.org

Website sailing.org

Published by World Sailing (UK) Limited, London, UK

© World Sailing Limited

January 2021

© de la presente versión en español:

Traductor: Ricardo García Soriano

Con mi agradecimiento a Andrés Pérez Álvarez por su inestimable ayuda en la traducción del presente documento

Real Federación Española de Vela - Santander

C/ Gamazo s/n, 39004 Cantabria (Santander)

Tel.: +34 942 22 62 98

email: info@rfev.es

web: rfev.es

Preámbulo

El libro de casos para 2021-2024 lleva a cabo una revisión completa de todos los casos publicados anteriormente e incluye todos los casos nuevos adoptados por el World Sailing Council desde 2017. Muchos casos se han reescrito, algunos sólo ligeramente pero otros en profundidad, para ilustrar con la mayor claridad posible la aplicación de las reglas de regatas 2021-2024. Los casos se numeran correlativamente comenzando por el 1, pero hay saltos en la secuencia numérica como resultado de casos que se han suprimido en el pasado. Muchos casos se basan en apelaciones reales hechas ante una autoridad nacional conforme la regla 70.1 o solicitudes de confirmación o corrección hechas según la regla 70.2. Otros, con el formato de preguntas y respuestas, se basan en hechos hipotéticos o supuestos; muchos de ellos son el resultado de preguntas enviadas al Panel de Preguntas y Respuestas de World Sailing.

Se pueden agregar nuevos casos cada año en noviembre durante la Reunión Anual de World Sailing y, en ocasiones, los casos se revisan o eliminan. En 2022, 2023 y 2024, muy probablemente en enero, los nuevos casos y los cambios en los casos existentes se publicarán en el sitio web de World Sailing (sailing.org) y se enviarán a los jueces, árbitros y oficiales de regatas internacionales, y también a las autoridades nacionales y asociaciones de clase de World Sailing.

El Libro de Casos para 2021-2024 se ha preparado por el Grupo de Trabajo del Case Book: Dick Rose, presidente, Ion Echave, Trevor Lewis, Dave Perry y Michael Short.

Se invita a los lectores a que hagan comentarios y sugerencias y a que los envíen por correo electrónico al Grupo de Trabajo del Libro de Casos de World Sailing a esta dirección: rules@sailing.org

John Doerr, presidente
World Sailing Racing Rules Committee
enero de 2021

Reglamentaciones e interpretaciones de las reglas de World Sailing

A continuación se reproducen las Reglamentaciones de World Sailing que rigen la publicación de los casos en el Libro de Casos y la publicación de otras interpretaciones de las reglas de regata.

28.3 Excepto cuando se aplique la Reglamentación 28.4, las interpretaciones del Reglamento de Regatas por World Sailing se harán únicamente mediante la publicación de casos en el Libro de Casos (The Case Book) o de decisiones en los Libros de Decisiones (The Call Books). Los Casos son interpretaciones autorizadas y explicaciones de las reglas. Las Decisiones son interpretaciones autorizadas y explicaciones de las reglas de la disciplina correspondiente.

28.3.1 El Racing Rules Committee resolverá las propuestas (submissions) de casos y decisiones. Dichas proposiciones pueden remitirse al Consejo (Council) según lo dispuesto en la Reglamentación 28.2.1 (b).

28.3.2 Las sugerencias (submissions) o propuestas de casos ..., se presentarán en inglés e incluyendo los diagramas necesarios, se recibirán en la World Sailing Secretariat antes de la fecha límite establecida en la Reglamentación 15.6. Si una sugerencia o propuesta duplica un caso publicado ..., dicha sugerencia o propuesta deberá indicar por qué el caso que se propone... es preferible al existente.

28.3.3 A continuación se contienen algunas pautas para publicar casos en The Case Book:
(a) Un caso debe aclarar significativamente un significado importante de una regla o aumentar la comprensión de una regla compleja.

(b) Un caso no podrá duplicar otro ya publicado. Cuando un caso es una mejora de un caso existente, se incluirá éste y el caso existente se eliminará.

28.3.5 Tras la publicación de una nueva edición del Reglamento de Regatas a Vela, el Racing Rules Committee estudiará y revisará con rapidez todos los documentos relacionados (incluido el Libro de Casos ...).

28.4 Excepto por la publicación de los Libros de World Sailing de Casos y Decisiones, World Sailing no publicará una interpretación o explicación autorizada de las Reglas de Regatas a menos que sean revisadas y aprobadas primero por el presidente del Racing Rules Committee o un miembro del comité designado por el presidente.

Abreviaturas de la Autoridades Nacionales

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

Etiquetas usadas para los barcos en los diagramas

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

También se usan combinaciones de estas letras

SECCIÓN 1

RESÚMENES DE LOS CASOS POR NÚMERO DE REGLA

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

DEFINICIONES

Definiciones, baliza

CASO 58

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

Definiciones, en regata

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una prueba sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras tira de su línea de fondeo para recuperar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se arrió el ancla. Sin embargo, si el hecho de tirar de la línea del fondeo le impulsa claramente a una posición diferente, sí infringe esas reglas.

CASO 68

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de rating es inválido no da derecho al barco a una reparación. Un barco que haya infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según el reglamento de regatas, incluidos sus derechos según las reglas de la parte 2 y sus derechos a protestar y a apelar, incluso aunque más tarde sea descalificado.

Definiciones, espacio

CASO 21

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar espacio en baliza a un barco comprometido por su interior, no hay una cantidad máxima o mínima de espacio que deba darle. La cantidad de espacio que debe dar depende fundamentalmente de la situación existente, incluidas las condiciones del viento y del mar, la velocidad del barco interior, las velas que lleva izadas y sus características de diseño.

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar inmediatamente para mantenerse separado. Cuando no puede hacerlo de una forma marinera, es que no se le ha dado el espacio que exige la regla 15.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de haber quedado comprometido a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de buen hacer marinero que le pueda permitir al otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 95

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

CASO 103

La frase "de acuerdo con el buen hacer marinero" de la definición de espacio se refiere a la forma de manejar el barco que razonablemente se puede esperar de una tripulación competente, aunque no sea experta, con el número apropiado de tripulantes para el barco.

CASO 114

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

CASO 118

En la definición de espacio en baliza, la frase "espacio para dirigirse a la baliza" significa espacio para navegar inmediatamente de forma marinera hasta una posición cercana a la baliza y por el lado prescrito de ésta.

CASO 125

Cuando se requiera que un barco exterior comprometido dé espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que tiene que darles debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores puedan cumplir 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 de sotavento orza, el barco de barlovento está 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.

Definiciones, espacio en baliza

CASO 15

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

CASO 21

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar espacio en baliza a un barco comprometido por su interior, no hay una cantidad máxima o mínima de espacio que deba darle. La cantidad de espacio que debe dar depende fundamentalmente de la situación existente, incluidas las condiciones del viento y del mar, la velocidad del barco interior, las velas que lleva izadas y sus características de diseño.

CASO 25

Después de que a un barco de barlovento con compromiso interior se le haya dado espacio en baliza, la regla 18 ya no

se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que le dé espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 63

En una baliza, cuando se le ha dado espacio a un barco que no tiene derecho a él, éste puede, bajo su responsabilidad, aprovechar el espacio.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están en una ceñida a barlovento y están sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos vira y pasa de proa al viento. Cuando se requiere que un barco dé a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye el espacio para que el otro barco pueda cumplir con la regla 31. Cuando el barco con derecho al espacio en baliza es obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 114

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

CASO 118

En la definición de espacio en baliza, la expresión "espacio para dirigirse a la baliza" significa espacio para navegar inmediatamente de forma marinera hasta una posición cercana a la baliza y por el lado prescrito de ésta.

Definiciones, libre a proa y libre a popa, compromiso

CASO 12

Para determinar el derecho de un barco interior al espacio en baliza según la regla 18.2 (b), es irrelevante que los barcos estén en rumbos muy diferentes, siempre que exista un compromiso cuando el primero de ellos llega a 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 que están por delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados.

CASO 33

Cuando un barco que se acerca a un obstáculo pide espacio para virar pero lo hace antes del momento en el que necesita comenzar el procedimiento descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de manera segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, aunque la voz que dé infrinja la regla 20.1(a), el barco llamado debe responder. Un barco con compromiso 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 se aplican la regla 19.2(b) y las definiciones de obstáculo y de libre a popa y de libre a proa; el compromiso existe cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan por sotavento a un barco que va por delante en la misma bordada. No hay obligación de dar una voz para pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 43

Un barco en ceñida amurado a babor que navega paralelo y cerca de un obstáculo debe mantenerse separado de un

barco que ha completado su virada a estribor y se acerca en rumbo de colisión.

CASO 91

Un barco que tenga que mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco que vaya fuera de su posición normal cuando ese equipamiento ha estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que hayan podido ver y evitar tal equipamiento.

Definiciones, mantenerse separado

CASO 30

Un barco libre a popa que debe mantenerse separado pero choca con el barco libre a proa infringe la regla del derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. No obstante, un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe mantenerse separado a pesar de todo.

CASO 50

Cuando un comité de protestas averigua que en un incidente de babor-estribor S no alteró rumbo y que S no tuvo un temor genuino y razonable de colisión, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S alteró el rumbo y que había dudas razonables de que P hubiera podido haber cruzado por delante de S si S no hubiera alterado el rumbo, entonces P debe ser descalificado.

CASO 77

El contacto con una baliza por el equipamiento de un barco significa haberla tocado. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se ha movido inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 87

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

CASO 88

Un barco puede haber evitado el contacto y, aun así, no haberse mantenido separado.

CASO 91

Un barco que tenga que mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco que vaya fuera de su posición normal cuando ese equipamiento ha estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que hayan podido ver y evitar tal equipamiento.

CASO 135

Analisis sobre 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 62.1 (b).

Definiciones, navegar el recorrido

CASO 90

Cuando el hilo de un barco (que representa su trayectoria) pasa una baliza en el lado prescrito, no infringe la regla 28.2 si su hilo, cuando se tensa, también pasa esa baliza en 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 balizas de puerta, no es relevante que, cuando se tensa, también pase una de esas balizas por el lado no prescrito.

CASO 108

Cuando se ejecuta una penalización después de tocar una baliza, no es necesario que un barco termine un giro completo de 360 ° independiente, y puede ejecutar su penalización simultáneamente mientras rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada y una trasluchada, si se lleva a cabo inmediatamente después de que ya no toque la baliza y si está bien separado de otros barcos, además de que no haya surgido la cuestión de que haya podido obtener una 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 haya terminado. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que termine el primer barco, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco haya terminado.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco ha cometido un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no ha corregido ese error, debe clasificarle como NSC. Si observa que un barco toca una baliza cuando termina, debe puntuarle en su posición de llegada y puede protestarle por infringir la regla 31.

CASO 145

El hilo de un barco, tal como se describe en la definición de navegar el recorrido, cuando se tensa, debe quedar únicamente sobre agua navegable.

Definiciones, obstáculo

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, aunque el obstáculo sea un barco con derecho de paso, el

barco exterior debe dejar espacio al barco interior espacio 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 por delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados.

CASO 29

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

CASO 41

Una discusión sobre cómo se aplican la regla 19.2(b) y las definiciones de obstáculo y de libre a popa y de libre a proa; el compromiso existe cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan por sotavento a un barco que va por delante en la misma bordada. No hay obligación de dar una voz para 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 adelantan al tercero desde libre a popa, si el barco de sotavento a popa se compromete con el barco de delante, el barco de delante ya no es un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay situaciones en las que una fila de barcos que navegan unos cerca de otros sea un obstáculo continuo.

CASO 125

Cuando un barco exterior comprometido esté obligado a dar espacio a uno o más barcos interiores para pasar un

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

Definiciones, regla

CASO 85

Si una regla del reglamento no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de la clase no pueden cambiarla. Si una regla de clase pretende 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, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se van a aplicar como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

Definiciones, rumbo debido

CASO 9

Cuando un barco amurado a estribor elige navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe

seguir manteniéndose separado. No hay ninguna regla que exija que un barco navegue a un rumbo debido.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

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

CASO 46

Un barco de sotavento tiene derecho a orzar hasta su rumbo debido, incluso cuando ha establecido un compromiso por sotavento desde libre a popa y dentro de dos de las esloras de casco 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 interior comprometido debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da a un barco amurado a babor el espacio adecuado para que se mantenga separado aunque el barco amurado a babor no lo aproveche inmediatamente.

CASO 134

El rumbo debido de un barco en un momento determinado depende de las condiciones existentes. Algunas de esas condiciones son la fuerza y dirección del viento, el patrón de rachas y pausas del viento, las olas, la corriente y las

características físicas del casco y el equipamiento del barco, incluidas las velas que esté utilizando.

Definiciones, salir

CASO 140

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve forzado a cruzar la línea de salida porque le ha obligado otro barco que infringe una regla de la parte 2.

Definiciones, terminar

CASO 45

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos que compiten gana o pierde como consecuencia de ese error, una forma apropiada y justa de reparación es puntuar a todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 58

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

CASO 82

Cuando una línea de llegada se coloca alineada tan cerca del último tramo que no se puede determinar cuál es la forma correcta de cruzarla para terminar de acuerdo con la definición, un barco puede cruzar la línea en cualquier dirección y su llegada debe ser registrada 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 haya terminado. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede

notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que termine el primer barco, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco haya terminado.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco ha cometido un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no ha corregido ese error, debe clasificarle como NSC. Si observa que un barco toca una baliza cuando termina, debe puntuarle en su posición de llegada y puede protestarle por infringir la regla 31.

CASO 129

Cuando el recorrido se acorta 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 colocar la embarcación que muestra la bandera S en cualquier extremo de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición de terminar, aunque al hacerlo deje esa baliza por el lado opuesto al lado por el que habría debido dejarla si el recorrido no se hubiera acortado.

CASO 145

El hilo de un barco, tal como se describe en la definición de navegar el recorrido, cuando se tensa, debe quedar únicamente sobre agua navegable.

PRINCIPIOS BÁSICOS

La deportividad y las reglas

CASO 31

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una reparación. 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 regatas no está obligado a protestar contra un barco. La responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los competidores.

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la bandera negra, está obligado a retirarse de inmediato. Cuando no lo hace y luego deliberadamente obstaculiza a otro barco en la prueba, comete una infracción a la deportividad y a la regla 2, y su patrón ha cometido un acto de mal comportamiento.

PARTE 1 – REGLAS FUNDAMENTALES

Regla 1.1, Seguridad, ayudar a quienes estén en peligro

CASO 20

Cuando es posible que un barco esté en peligro, otro barco que le preste ayuda tiene derecho a reparación, aunque no le pidieran ayuda o si posteriormente se descubre que no había peligro.

Regla 2, navegación leal

CASO 27

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

CASO 31

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una 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

Estar marcando a otro barco puede ser una infracción de la regla 2 y servir de fundamento para conceder una reparación y para actuar conforme a la regla 69.2.

CASO 47

Un barco que deliberadamente grita "estribor" cuando sabe que está amurado a babor no ha actuado deportivamente y ha infringido la regla 2.

CASO 65

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

CASO 73

Cuando, por una acción deliberada, la tripulación de L extiende la mano y toca a W, si se trata de una acción que no puede tener otra intención que hacer que W infrinja la regla 11, entonces L infringe la regla 2.

CASO 74

No hay ninguna regla que indique cómo deben sentarse el timonel o la tripulación de un barco de sotavento. El contacto con un barco de barlovento no infringe la regla 2, a menos que de forma deliberada se utilice indebidamente la posición del patrón o timonel o de la tripulación.

CASO 78

En una regata de flota, tanto si es de barcos monotipo como si es de barcos que compiten bajo un sistema de rating o hándicap, un barco puede usar tácticas que claramente interfieran y obstaculicen el progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si se le protesta según la regla 2 por hacer eso, el comité de protestas considere 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 intencionadamente una regla.

CASO 138

Por lo general, una acción de un competidor que afecte directamente a la equidad de la competición o bien en el caso de que no realice una penalización apropiada cuando el competidor sea consciente de que ha infringido una regla, debe estudiarse por si fuera una infracción de la regla 2. Cualquier acción, incluida una infracción grave de la regla 2 u otra infracción de cualquier otra regla que el comité entienda que puede ser un acto de mal comportamiento debe estudiarse por si fuera una infracción de la regla 69.

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, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se aplican como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entre en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

Regla 5, reglas que rigen a las autoridades organizadoras y a los jueces

CASO 44

Cada una de las pruebas de un evento es una prueba independiente. En un evento de varias clases, la anulación puede ser adecuada para algunas clases, pero no para todas.

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de regla se aplican a las regatas regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se aplican como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

Regla 6.1, Reglamentaciones de World Sailing

CASO 143

Cuando la autoridad organizadora de un evento no es una de las mencionadas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene derecho a acceder al procedimiento de apelación.

PARTE 2 – CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN

Parte 2, Preámbulo

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 67

Cuando un barco está en regata y se encuentra con una embarcación que no lo está, ambos están sujetos a las reglas administrativas de derecho de paso. Cuando, según esas reglas, se requiere que el barco en regata se mantenga separado pero si toca intencionadamente a ese otro barco, su patrón comete un acto de mal comportamiento.

CASO 68

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de rating es inválido no da derecho al barco a una reparación. Un barco que haya infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según el reglamento de regatas, incluidos sus derechos según las reglas de la parte 2 y sus derechos a protestar y a apelar, incluso aunque más tarde sea descalificado.

CASO 109

Las reglas administrativas de derecho de paso o las del RIPAM se aplican entre los barcos que están en regata sólo si una regla en el anuncio de regata así lo establece, y en ese caso se reemplazan todas las reglas de la parte 2. Se puede hacer que se aplique una regla administrativa o del RIPAM, que no sea una regla de derecho de paso, incluyéndola en el anuncio de regata, las instrucciones de regata u otro documento que rija el evento.

CASO 141

Interpretación del término "de consideración" de la frase "daño de consideración".

Sección A – derecho de paso

Regla 10, en bordadas opuestas

CASO 9

Cuando un barco amurado a estribor elige navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe seguir manteniénendose separado. No hay ninguna regla que exija que un barco navegue a 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 por delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados.

CASO 43

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

CASO 50

Cuando un comité de protestas averigua que en un incidente de babor-estribor S no alteró rumbo y que S no tuvo un temor genuino y razonable de colisión, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S alteró el rumbo y que había dudas razonables de que P hubiera podido haber cruzado por delante de S si S no hubiera alterado el 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 interior comprometido debe trasluchar en una baliza, tiene

derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da a un barco amurado a babor el espacio adecuado para que se mantenga separado aunque el barco amurado a babor no lo aproveche inmediatamente.

CASO 87

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

CASO 88

Un barco puede evitar el contacto y, aun así, no haberse mantenido separado.

CASO 99

El hecho de que un barco al que se le exige mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a una exoneración por haber infringido 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 manera de hacerlo es trasluchar rápidamente, no infringe la regla si no traslucha con rapidez. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse y lo hace (tanto si es por elección como por necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 105

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

CASO 123

Cuando fuera evidente para un regatista competente, aunque no sea experto, que esté al timón de un barco

amurado a estribor, que existe un riesgo notable de contacto con un barco amurado a babor, el barco amurado a estribor infringe la regla 14 si se produce el contacto y todavía estaba a tiempo de alterar el rumbo lo suficiente para evitar el contacto.

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

CASO 7

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

CASO 12

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

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

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

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar inmediatamente para mantenerse separado. Cuando no pueda hacerlo con buen hacer marinero, no se le ha dado el espacio que exige la regla 15.

CASO 25

Después de que se le haya dado espacio en baliza a un barco de barlovento comprometido por el interior, la regla 18 ya no se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que dé al barco de barlovento espacio para mantenerse separado.

CASO 41

Ánálisis sobre cómo se aplican la regla 19.2(b) y las definiciones de obstáculo y de libre a popa y de libre a proa; el compromiso existe cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan por sotavento a un barco que va por delante en la misma bordada. No hay obligación de dar una voz para pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 46

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

CASO 51

Un comité de protestas debe determinar que los barcos estaban exonerados en el momento del incidente cuando, como resultado de la infracción de una regla por otro barco, se vieron forzados a infringir una regla.

CASO 53

Un barco libre a proa no necesita actuar para mantenerse separado antes de que otro se comprometa por su sotavento desde libre a popa.

CASO 73

Cuando, por una acción deliberada, la tripulación de L extiende la mano y toca a W, si se trata de una acción que no puede tener otra intención que hacer que W infrinja la regla 11, entonces L infringe la regla 2.

CASO 74

No hay ninguna regla que indique cómo deben sentarse el timonel o la tripulación de un barco de sotavento. El contacto con un barco de barlovento no infringe la regla 2, a menos que de forma deliberada se utilice indebidamente la posición del patrón o timonel o de la tripulación.

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco de sotavento orza, el barco de barlovento está 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

Si el primero de dos barcos en llegar a la zona está libre a popa en el momento en que llega a ella y si más tarde los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2 (a) y no la regla 18.2 (b). La regla 18.2 (a) se aplica sólo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está en la zona.

CASO 15

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

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar inmediatamente para mantenerse separado. Cuando no puede hacerlo de una forma marinera, es que no se le ha dado el espacio que exige la regla 15.

CASO 41

Ánalisis sobre cómo se aplican la regla 19.2(b) y las definiciones de obstáculo y de libre a popa y de libre a proa; el compromiso existe cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan por sotavento a un barco que va por delante en la misma bordada. No hay obligación de dar una voz para pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 77

El contacto con una baliza por el equipamiento de un barco significa haberla tocado. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se ha movido inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 91

Un barco que tenga que mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco que vaya fuera de su posición normal cuando ese equipamiento ha estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que hayan podido ver y evitar tal equipamiento.

Regla 13, virando por avante

CASO 15

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

CASO 17

Un barco ya no está sujeto a la regla 13 cuando está en un rumbo de ceñida, independientemente de cómo se mueva por el agua o de cómo tenga ajustadas sus velas.

CASO 27

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

Sección B – limitaciones generales

Regla 14, evitar contactos

CASO 2

Si el primero de dos barcos en llegar a la zona está libre a popa en el momento en que llega a ella y si más tarde los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2 (a) y no la regla 18.2 (b). La regla 18.2 (a) se aplica sólo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está en la zona.

CASO 7

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

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, aunque el obstáculo sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dejar espacio al barco interior espacio entre él y el obstáculo.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

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

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 que están por delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados.

CASO 25

Después de que a un barco de barlovento con compromiso interior se le haya dado espacio en baliza, la regla 18 ya no se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que le dé espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar una colisión hasta que esté claro que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho

de paso pudo haber evitado la colisión y la colisión produjo daños, debe ser penalizado por haber infringido la regla 14.

CASO 27

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

CASO 30

Un barco libre a popa que debe mantenerse separado pero choca con el barco libre a proa infringe la regla del derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. No obstante, un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe mantenerse separado a pesar de todo.

CASO 43

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

CASO 49

Cuando surjan dos protestas por el mismo incidente, o por incidentes muy relacionados, deben oírse juntas en presencia de los representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 50

Cuando un comité de protestas averigua que en un incidente de babor-estribor S no alteró rumbo y que S no tuvo un temor genuino y razonable de colisión, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S alteró el rumbo y que había dudas razonables de que P hubiera podido haber cruzado por delante de S si S no hubiera alterado el 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 interior comprometido debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da a un barco amurado a babor el espacio adecuado para que se mantenga separado aunque el barco amurado a babor no lo aproveche inmediatamente.

CASO 77

El contacto con una baliza por el equipamiento de un barco significa haberla tocado. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se ha movido inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 81

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

CASO 87

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

CASO 88

Un barco puede haber evitado el contacto y, aun así, no haberse mantenido separado.

CASO 91

Un barco que tenga que mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco que vaya fuera de su posición normal cuando ese equipamiento ha estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que hayan podido ver y evitar tal equipamiento.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera el rumbo, se requiere que el barco que se esté manteniendo separado actúe sólo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento, no a lo que el barco con derecho de paso podría hacer a continuación.

CASO 99

El hecho de que un barco al que se le exige mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a una exoneración por haber infringido 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 manera de hacerlo es trasluchar rápidamente, no infringe la regla si no traslucha con rapidez. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse y lo hace (tanto si es por elección como por necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 105

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

CASO 107

Durante la secuencia de salida, un barco que no está bien atento puede, por ese motivo, no hacer todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Darle una voz es una de las formas en las que un barco puede "actuar para evitar el contacto". Cuando un barco infringe una regla de la parte 2, causa un daño grave y a continuación se retira, ya ha recibido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por esa infracción.

CASO 123

Cuando fuera evidente para un regatista competente, aunque no sea experto, que esté al timón de un barco amurado a estribor, que existe un riesgo notable de contacto con un barco amurado a babor, el barco amurado a estribor infringe la regla 14 si se produce el contacto y todavía estaba a tiempo de alterar el rumbo lo suficiente para evitar el contacto.

Regla 15, adquirir derecho de paso

CASO 2

Si el primero de dos barcos en llegar a la zona está libre a popa en el momento en que llega a ella y si más tarde los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2 (a) y no la regla 18.2 (b). La regla 18.2 (a) se aplica sólo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está en la zona.

CASO 7

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

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 24

Cuando un barco se compromete por sotavento desde libre a popa, el otro barco debe actuar inmediatamente para mantenerse separado. Cuando no puede hacerlo de una

forma marinera, es que no se le ha dado el espacio que exige la regla 15.

CASO 27

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

CASO 53

Un barco libre a proa no necesita actuar para mantenerse separado antes de que otro se comprometa por su sotavento desde libre a popa.

CASO 81

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

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de haber quedado comprometido a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de buen hacer marinero que le pueda permitir al otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 105

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

CASO 117

Cuando tres barcos están en la misma bordada y dos de ellos están comprometidos y adelantan al tercero desde libre a

popa, si el barco de sotavento a popa se compromete con el barco de delante, el barco de delante ya no es un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay situaciones en las que una fila de barcos que navegan unos cerca de otros sea un obstáculo continuo.

Regla 16.1, alterar el rumbo

CASO 6

Un barco amurado a estribor que vira después de que un barco amurado a babor ha arribado para ir a la popa del de estribor no necesariamente infringe una regla.

CASO 7

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

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

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

CASO 25

Después de que a un barco de barlovento con compromiso interior se le haya dado espacio en baliza, la regla 18 ya no se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que le dé espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar una colisión hasta que esté claro que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo haber evitado la colisión y la colisión produjo daños, debe ser penalizado por haber infringido la regla 14.

CASO 46

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

CASO 52

La regla 16.1 no restringe el rumbo que puede seguir un barco que debe mantenerse separado. Maniobrar para alejar a otro barco de la línea de salida no necesariamente infringe 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 interior comprometido debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da a un barco amurado a babor el espacio adecuado para que se mantenga separado aunque el barco amurado a babor no lo aproveche inmediatamente.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera el rumbo, se requiere que el barco que se esté manteniendo separado actúe sólo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento, no a lo que el barco con derecho de paso podría hacer a continuación.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de haber quedado comprometido a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de buen hacer marinero que le pueda permitir al otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 105

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

CASO 114

Cuando un barco tiene derecho a espacio, el espacio al que tiene derecho incluye el espacio para que pueda cumplir 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 de sotavento orza, el barco de barlovento está 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 16.2, alterar el rumbo

CASO 6

Un barco amurado a estribor que vira después de que un barco amurado a babor ha arribado para ir a la popa del de estribor no necesariamente infringe una regla.

CASO 92

Cuando un barco con derecho de paso altera el rumbo, se requiere que el barco que se esté manteniendo separado actúe sólo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento, no a lo que el barco con derecho de paso podría hacer a continuación.

CASO 132

Interpretación de la expresión “ciñendo a barlovento” (el RRV dice 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 dentro de dos de las esloras de casco del otro barco, el barco de barlovento debe mantenerse separado, pero el barco de barlovento inicialmente debe dar espacio al barco de sotavento para que pueda mantenerse separado y no debe navegar más al viento que su rumbo debido. El rumbo debido del barco de barlovento no es relevante.

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

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

CASO 46

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

CASO 134

El rumbo debido de un barco en un momento determinado depende de las condiciones existentes. Algunas de esas condiciones son la fuerza y dirección del viento, el patrón de rachas y pausas del viento, las olas, la corriente y las características físicas del casco y el equipamiento del barco, incluidas las velas que esté 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 de sotavento orza, el barco de barlovento está 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, cuándo se aplica la regla 18

CASO 9

Cuando un barco amurado a estribor elige navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe seguir manteniéndose separado. No hay ninguna regla que exija que un barco navegue a un rumbo debido.

CASO 12

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

CASO 15

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

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar una colisión hasta que esté claro que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo haber evitado la colisión y la colisión produjo daños, debe ser penalizado por haber infringido la regla 14.

CASO 81

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

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma virada están en una ceñida a barlovento y están sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos vira y pasa de proa al viento. Cuando se requiere que un barco dé a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye el espacio para que el otro barco pueda cumplir con la regla 31. Cuando el barco con derecho al espacio en baliza

es obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado por su infracción de la regla 31.

CASO 132

Interpretación de la expresión “ciñendo a barlovento” (aunque el RRV dice barloventeando).

Regla 18.2(a), dar espacio en baliza

CASO 2

Si el primero de dos barcos en llegar a la zona está libre a popa en el momento en que llega a ella y si más tarde los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2 (a) y no la regla 18.2 (b). La regla 18.2 (a) se aplica sólo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está en la zona.

CASO 59

Cuando un barco se acerca a una baliza pero está fuera de la zona, y cuando su cambio de rumbo hacia la baliza da como resultado que un barco que está en la zona y que antes estaba libre a popa se comprometa por su interior, la regla 18.2 (a) le exige dar espacio en baliza a ese barco, aunque su distancia a la baliza se debiera a haber dado espacio a otros barcos comprometidos por su interior.

Regla 18.2(b), dar espacio en baliza**Regla 18.2(c), dar espacio en baliza****CASO 2**

Si el primero de dos barcos en llegar a la zona está libre a popa en el momento en que llega a ella y si más tarde los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2 (a) y no la regla 18.2 (b). La regla 18.2 (a) se aplica sólo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está en la zona.

CASO 12

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

CASO 15

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

CASO 25

Después de que a un barco de barlovento con compromiso interior se le haya dado espacio en baliza, la regla 18 ya no se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que le dé espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 59

Cuando un barco se acerca a una baliza pero está fuera de la zona, y cuando su cambio de rumbo hacia la baliza da como resultado que un barco que está en la zona y que antes estaba libre a popa se comprometa por su interior, la regla 18.2 (a) le exige dar espacio en baliza a ese barco, aunque su distancia a la baliza se debiera a haber dado espacio a otros barcos comprometidos por su interior.

CASO 63

En una baliza, cuando se le ha dado espacio a un barco que no tiene derecho a él, éste puede, bajo su responsabilidad, aprovechar el 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 interior comprometido debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da a un barco amurado a babor el espacio adecuado para que se mantenga separado aunque el barco amurado a babor no lo aproveche inmediatamente.

CASO 81

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

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma virada están en una ceñida a barlovento y están sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos vira y pasa de proa al viento. Cuando se requiere que un barco dé a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye el espacio para que el otro barco pueda cumplir con la regla 31. Cuando el barco con derecho al espacio en baliza es obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 114

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

CASO 118

En la definición de espacio en baliza, la frase "espacio para dirigirse a la baliza" significa espacio para navegar inmediatamente de forma marinera hasta una posición cercana a la baliza y por el lado prescrito de ésta.

Regla 18.2(c)(2), espacio en baliza: dar espacio en baliza

CASO 63

En una baliza, cuando se le ha dado espacio a un barco que no tiene derecho a él, éste puede, bajo su responsabilidad, aprovechar el espacio.

Regla 18.2(d), espacio en baliza: dar espacio en baliza

CASO 15

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

CASO 81

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

Regla 18.3, espacio en baliza: pasar de proa al viento dentro de la zona

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de haber quedado comprometido a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de buen hacer marinero que le pueda permitir al otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 95

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

Regla 18.4, espacio en baliza: trasluchar

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 interior comprometido debe trasluchar en una baliza, tiene derecho a navegar a su rumbo debido hasta que trasluche. Un barco amurado a estribor que altera el rumbo no infringe la regla 16.1 si le da a un barco amurado a babor el espacio adecuado para que se mantenga separado aunque el barco amurado a babor no lo aproveche inmediatamente.

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 que están por delante de él. La regla 10 exige que ambos barcos amurados a babor se mantengan separados.

CASO 30

Un barco libre a popa que debe mantenerse separado pero choca con el barco libre a proa infringe la regla del derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. No obstante, un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe mantenerse separado a pesar de todo.

Regla 19, espacio para pasar un obstáculo, dar espacio en un obstáculo

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor que pide espacio para virar cuando se encuentra frente a un barco amurado a estribor que se aproxima, es decir, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar inmediatamente o darle espacio de otra manera.

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, aunque el obstáculo sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dejar espacio al barco interior espacio entre él y el obstáculo.

CASO 29

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

CASO 33

Cuando un barco que se acerca a un obstáculo pide espacio para virar pero lo hace antes del momento en el que necesita comenzar el procedimiento descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de manera segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, aunque la voz que dé infrinja la regla 20.1(a), el barco llamado debe responder. Un barco con compromiso 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

Análisis sobre cómo se aplican la regla 19.2(b) y las definiciones de obstáculo y de libre a popa y de libre a proa; el compromiso existe cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan por sotavento a un barco que va por delante en la misma bordada. No hay obligación de dar una voz para pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

CASO 43

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

CASO 49

Cuando surjan dos protestas por el mismo incidente, o por incidentes muy relacionados, deben oírse juntas en presencia de los representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 117

Cuando tres barcos están en la misma bordada y dos de ellos están comprometidos y adelantan al tercero desde libre a popa, si el barco de sotavento a popa se compromete con el barco de delante, el barco de delante ya no es un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay situaciones en las que una fila de barcos que navegan unos cerca 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 optar por pasar el obstáculo por cualquier lado siempre y cuando pueda cumplir con las reglas aplicables.

CASO 125

Cuando se requiere que un barco exterior comprometido dé espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que dé debe ser suficiente para permitir

que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones conforme a 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 pide espacio para virar cuando se encuentra frente a un barco amurado a estribor que se aproxima, es decir, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar inmediatamente o proporcionar espacio de otra manera.

CASO 10

Si un barco pide espacio para virar cuando no se está aproximando a un obstáculo ni navega de ceñida o más al viento, infringe la regla 20.1. El barco llamado debe responder incluso aunque la voz infrinja la regla 20.1.

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, aunque el obstáculo sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dejar espacio al barco interior espacio entre él y el obstáculo.

CASO 33

Cuando un barco que se acerca a un obstáculo pide espacio para virar pero lo hace antes del momento en el que necesita comenzar el procedimiento descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de manera segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, aunque la voz que dé infrinja la regla 20.1(a), el barco llamado debe responder. Un barco con compromiso 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 a un barco se le pide espacio para virar en una obstrucción y responde "Vira tú", y el barco que llama puede virar y evitar al barco llamado de forma marinera, el barco llamado ha cumplido con la regla 20.2 (c).

CASO 54

Interpretación de los requisitos de la regla 20 para las voces y las señales y su momento oportuno.

CASO 101

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar a otro barco espacio para maniobrar, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Cuando, en respuesta a su petición de espacio para virar cuando se acerca a un obstáculo, se le dice a un barco 'Vira tú', y cuando lo hace y luego puede virar de nuevo para mantenerse separado de una forma marinera, el otro barco le ha dado el espacio que estaba obligado a darle.

CASO 113

Aclaración sobre cómo se aplica la regla 20 cuando tres barcos que navegan de ceñida en la misma bordada se están acercando a un obstáculo y el barco más a sotavento pide espacio para virar, pero no puede virar a menos que le dejen los dos barcos que están a barlovento en su misma bordada.

Sección D – otras reglas

Regla 22, volcado, fondeado o varado; en salvamento

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una prueba sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras tira de su línea de fondeo para recuperar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se arrió el ancla. Sin embargo, si tirar de la línea del fondeo le impulsa claramente a una posición diferente, sí infringe esas reglas.

Regla 23.2, interferir con otro barco

CASO 49

Cuando surjan dos protestas por el mismo incidente, o por incidentes muy relacionados, deben oírse juntas en presencia de los representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 126

Con el fin de determinar si la regla 23.2 se aplica a un incidente, se debe entender que un barco está navegando en el tramo que es coherente con su rumbo inmediatamente antes del incidente y con sus motivos para navegar a ese rumbo.

PARTE 3 – DIRECCIÓN DE UNA REGATA

Regla 26, sistemas de salida

CASO 31

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una 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 la prueba

CASO 112

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

Regla 28.1, navegar la prueba

CASO 28

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

CASO 58

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

CASO 90

Cuando el hilo de un barco (que representa su trayectoria) pasa una baliza en el lado prescrito, no infringe la regla 28.2 si su hilo, cuando se tensa, también pasa esa baliza en el lado no prescrito.

CASO 106

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

CASO 108

Cuando se ejecuta una penalización después de tocar una baliza, no es necesario que un barco termine un giro completo de 360 ° independiente, y puede ejecutar su penalización simultáneamente mientras rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada y una trasluchada, si se lleva a cabo inmediatamente después de que ya no toque la baliza y si está bien separado de otros barcos, además de que no haya surgido la cuestión de que haya podido obtener una ventaja.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco ha cometido un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no ha corregido ese error, debe clasificarle como NSC. Si observa que un barco toca una baliza cuando termina, debe puntuarle en su posición de llegada y puede protestarle por infringir la regla 31.

CASO 129

Cuando el recorrido se acorta 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 colocar la embarcación que muestra la bandera S en cualquier extremo de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición de terminar, aunque al hacerlo deje esa baliza por el lado opuesto al lado por el que habría debido dejarla si el recorrido no se hubiera acortado.

CASO 145

El hilo de un barco, tal como se describe en la definición de navegar el recorrido, cuando se tensa, debe quedar únicamente sobre agua navegable.

Regla 29.1, Llamadas, Llamada individual

CASO 31

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una 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 ninguna razón para saber que parte de su casco cruzó la línea de salida antes de tiempo y el comité de regatas no hace la señal de llamada individual inmediatamente, pero aun así le puntúa como OCS, se trata de un error que empeora significativamente la puntuación del barco sin ninguna culpa por su parte y, por tanto, tiene derecho a reparación.

CASO 136

Al averiguar los hechos, un comité de protestas se regirá por el peso de las pruebas. En general, un miembro del comité

de regatas que avista la línea de salida está mejor ubicado que cualquier barco de la competición para decidir si un barco estaba sobre la línea en la señal de salida y, de ser así, si regresó al lado de presalida y salió.

Regla 30.2, penalizaciones en la salida: regla de la bandera Z

Regla 30.3, penalizaciones en la salida: regla de la bandera U

Regla 30.4, penalizaciones en la salida: regla de la bandera negra

CASO 65

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la bandera negra, está obligado a retirarse de inmediato. Cuando no lo hace y luego deliberadamente obstaculiza a otro barco en la prueba, comete una infracción a la deportividad y a la regla 2, y su patrón ha cometido un acto de mal comportamiento.

CASO 96

Cuando, después de una llamada general, un barco se entera al ver mostrado su número de vela de 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 regata no muestra su número de vela y navega en la prueba que se vuelve a navegar, se le debe puntuar 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 en la que señala una llamada general, el comité de regatas debe penalizarlo aunque la prueba se haya aplazado antes de la secuencia de salida o si, durante una secuencia de salida posterior, se ha señalado un aplazamiento antes de la señal de salida.

CASO 140

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

Regla 31, tocar una baliza

CASO 77

El contacto con una baliza por el equipamiento de un barco significa haberla tocado. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se ha movido inesperadamente fuera de su posición normal.

CASO 108

Cuando se ejecuta una penalización después de tocar una baliza, no es necesario que un barco termine un giro completo de 360 ° independiente, y puede ejecutar su penalización simultáneamente mientras rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada y una trasluchada, si se lleva a cabo inmediatamente después de que ya no toque la baliza y si está bien separado de otros barcos, además de que no haya surgido la cuestión de que haya podido obtener una ventaja.

CASO 114

Cuando un barco tiene derecho a espacio, el espacio al que tiene derecho incluye el espacio para que pueda cumplir 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 ha cometido un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no ha corregido ese error, debe clasificarle como NSC. Si observa que un barco toca una baliza cuando termina, debe puntuarle en su posición de llegada y puede protestarle 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, hace que otro toque una baliza, este otro barco queda exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya movido, por cualquier motivo, no exime a un barco de su obligación de salir. Un comité de regatas puede anular de acuerdo con la regla 32.1 (c) sólo cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente la seguridad o equidad de la competición.

CASO 37

Cada prueba de un evento es una prueba independiente. En un evento de varias clases, la anulación puede ser adecuada para algunas clases, pero no para todas.

CASO 129

Cuando el recorrido se acorta 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 colocar la embarcación que muestra la bandera S en cualquier extremo de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición de terminar, aunque al hacerlo deje esa baliza por el lado opuesto al lado por el que habría debido dejarla si el recorrido no se hubiera acortado.

Regla 36, pruebas que se vuelven a empezar o que se repiten

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 141

Interpretación del término "de consideración" de la frase "daño de consideración".

PARTE 4 – OTROS REQUISITOS MIENTRAS SE ESTÁ EN REGATA

Regla 41, ayuda externa

CASO 78

En una regata de flota, tanto si es de barcos monotipo como si es de barcos que compiten bajo un sistema de rating o hándicap, un barco puede usar tácticas que claramente interfieran y obstaculicen el progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si se le protesta según la regla 2 por hacer eso, el comité de protestas considere 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 intencionadamente una regla.

CASO 100

Cuando un barco solicita y recibe consejos tácticos de regatas, recibe ayuda externa, aunque los pida y los reciba en un canal de radio público.

CASO 120

La información gratuita y disponible a la que se refiere la regla 41(c) es la información que está disponible sin costo monetario y que puede ser obtenida fácilmente por todos los barcos de una prueba. La regla 41(c) es una regla que puede modificarse para un evento siempre que se siga el procedimiento establecido en las reglas.

Regla 42, propulsión

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una prueba sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras tira de su línea de fondeo para recuperar el ancla, regresa a la posición que tenía en el

momento en que se arrió el ancla. Sin embargo, si el hecho de tirar de la línea del fondeo le impulsa claramente a una posición diferente, sí infringe esas reglas.

CASO 8

Los movimientos repetidos del timón para poner a un barco en posición de ganar velocidad en cada una de las olas de una serie de olas generadas por una embarcación que pasa no son sculling (remadas) a menos que sean enérgicos, y tampoco lo son cuando el aumento en la velocidad es 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 sea el resultado de haber sido propulsado por su motor antes de la señal no infringe la regla 42.1.

Regla 43, exoneración

CASO 11

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, aunque el obstáculo sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dejar espacio al barco interior espacio entre él y el obstáculo.

CASO 12

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

CASO 25

Después de que a un barco de barlovento con compromiso interior se le haya dado espacio en baliza, la regla 18 ya no se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que le dé espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 27

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

CASO 30

Un barco libre a popa que debe mantenerse separado pero choca con el barco libre a proa infringe la regla del derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. No obstante, un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe mantenerse separado a pesar de todo.

Regla 43.1(a), exoneración

CASO 3

Un barco de sotavento amurado a babor que pide espacio para virar cuando se encuentra frente a un barco amurado a estribor que se aproxima, es decir, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar inmediatamente o darle espacio de otra manera.

CASO 28

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

CASO 30

Un barco libre a popa que debe mantenerse separado pero choca con el barco libre a proa infringe la regla del derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. No obstante, un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe mantenerse separado a pesar de todo.

CASO 51

Un comité de protestas debe determinar que los barcos estaban exonerados en el momento del incidente cuando, como resultado de la infracción de una regla por otro barco, se vieron forzados a infringir una regla.

CASO 91

Un barco que tenga que mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco que vaya fuera de su posición normal cuando ese equipamiento ha estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que hayan podido ver y evitar tal equipamiento.

CASO 140

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve forzado a cruzar la línea de salida porque le ha obligado otro barco que infringe una regla de la parte 2.

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco de sotavento orza, el barco de barlovento está 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 inmediatamente para mantenerse separado. Cuando no puede hacerlo de una forma marinera, es que no se le ha dado el espacio que exige la regla 15.

CASO 25

Después de que a un barco de barlovento con compromiso interior se le haya dado espacio en baliza, la regla 18 ya no se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que le dé espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

CASO 49

Cuando surjan dos protestas por el mismo incidente, o por incidentes muy relacionados, deben oírse juntas en presencia de los representantes de todos los barcos involucrados.

CASO 63

En una baliza, cuando se le ha dado espacio a un barco que no tiene derecho a él, éste puede, bajo su responsabilidad, aprovechar el espacio.

CASO 93

Si un barco orza inmediatamente después de haber quedado comprometido a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de buen hacer marinero que le pueda permitir al otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

CASO 95

Si dos barcos comprometidos en la misma virada están en una ceñida a barlovento y están sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos vira y pasa de proa al viento. Cuando se requiere que un barco dé a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye el espacio para que el otro barco pueda cumplir con la regla 31. Cuando el barco con derecho al espacio en baliza es obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

CASO 124

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

CASO 125

Cuando se requiere que un barco exterior comprometido dé espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que dé debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores cumplan con sus obligaciones conforme a las reglas de la parte 2.

CASO 146

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco de sotavento orza, el barco de barlovento está 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(c), exoneración

CASO 2

Si el primero de dos barcos en llegar a la zona está libre a popa en el momento en que llega a ella y si más tarde los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2 (a) y no la regla 18.2 (b). La regla

18.2 (a) se aplica sólo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está en la zona.

CASO 7

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

CASO 13

Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.

CASO 14

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

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar una colisión hasta que esté claro que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo haber evitado la colisión y la colisión produjo daños, debe ser penalizado por haber infringido la regla 14.

CASO 125

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

Regla 44.1, penalizaciones en el momento del incidente: penalizarse

Regla 44.2, penalizaciones en el momento del incidente: penalizaciones de uno o dos giros

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 99

El hecho de que un barco al que se le exige mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a una exoneración por haber infringido 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 manera de hacerlo es trasluchar rápidamente, no infringe la regla si no traslucha con rapidez. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse y lo hace (tanto si es por elección como por necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 107

Durante la secuencia de salida, un barco que no está bien atento puede, por ese motivo, no hacer todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Darle una voz es una de las formas en las que un barco puede "actuar para evitar el contacto". Cuando un barco infringe una regla de la parte 2, causa un daño grave y a continuación se retira, ya ha recibido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por esa infracción.

CASO 108

Cuando se ejecuta una penalización después de tocar una baliza, no es necesario que un barco termine un giro

completo de 360 ° independiente, y puede ejecutar su penalización simultáneamente mientras rodea la baliza. Su giro para rodear la baliza servirá como penalización si incluye una virada y una trasluchada, si se lleva a cabo inmediatamente después de que ya no toque la baliza y si está bien separado de otros barcos, además de que no haya surgido la cuestión de que haya podido obtener una ventaja.

CASO 135

Discusión sobre 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 62.1 (b).

CASO 141

Interpretación del término "de consideración" de la frase "daño de consideración".

Regla 45, sacar a tierra, amarrar, fondear

CASO 5

Un barco que está fondeado durante una prueba sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras tira de su línea de fondeo para recuperar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se arrió el ancla. Sin embargo, si el hecho de tirar de la línea del fondeo le impulsa claramente a una posición diferente, sí infringe esas reglas.

Regla 46, responsable

CASO 40

A menos que se indique específicamente lo contrario en las reglas de la clase, el anuncio de regata o las instrucciones de regata, el propietario u otra persona responsable de un barco

es libre de decidir quién lo gobierna en una prueba, siempre que no se infrinja la regla 46.

Regla 49, posición de los tripulantes, guardamancebos

CASO 4

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

CASO 36

Posición de los tripulantes respecto a los guardamancebos.

CASO 83

No está permitido el trimado repetido de las velas con el torso de un competidor por fuera de los guardamancebos.

Regla 50.1, vestimenta y equipo de un participante

CASO 89

Excepto en el caso de una tabla de windsurf o kitesurf, un competidor no puede llevar ni sujetar de otro modo a su persona un recipiente de bebida.

Regla 55.3, envergado y cazado de velas, cazado de velas

CASO 4

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

CASO 97

Está permitido el uso de un jockey pole (tangoncillo) junto con la braza

Regla 56, señales de niebla y luces, dispositivos de separación de tráfico

CASO 109

Las reglas administrativas de derecho de paso o las del RIPAM se aplican entre los barcos que están en regata sólo si una regla en el anuncio de regata así lo establece, y en ese caso se reemplazan todas las reglas de la parte 2. Se puede hacer que se aplique una regla administrativa o del RIPAM, que no sea una regla de derecho de paso, incluyéndola en el anuncio de regata, las instrucciones de regata u otro documento que rija el evento.

Parte 5 - protestas, reparaciones, audiencias, mal comportamiento y apelaciones

Sección A – protestas, reparaciones, acción por la regla 69

Regla 60, derecho a protestar; derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

CASO 1

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

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 39

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

CASO 57

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

CASO 141

Interpretación del término "de consideración" de la expresión "daño de consideración".

Regla 61.1, requisitos de una protesta: informar al protestado

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 72

Discusión sobre la palabra "bandera".

CASO 85

Si una regla del reglamento no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de la clase no pueden cambiarla. Si una regla de clase pretende modificar dicha regla, esa regla de clase no es válida y no se aplica.

CASO 112

Un barco que comete un error al navegar el recorrido y no lo corrige, no infringe la regla 28.1 hasta que haya terminado. Si un barco comete tal error, un segundo barco puede

notificar al primero que tiene la intención de protestar antes de que termine el primer barco, o en la primera oportunidad razonable después de que el primer barco haya terminado.

CASO 141

Interpretación del término "de consideración" de la frase "daño de consideración".

Regla 61.2, requisitos de una protesta: contenido de la protesta

CASO 22

Para la validez de una protesta no es relevante que el protestante crea que se infringió una regla que no sea una de las reglas que el comité de protestas determina más tarde que se había infringido.

Regla 62, reparación

CASO 44

Cada una de las pruebas de un evento es una prueba independiente. En un evento de varias clases, la anulación puede ser adecuada para algunas clases, pero no para todas.

Regla 62.1, reparación

CASO 31

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una reparación. Sin embargo, si se da cuenta de que está en el lado del recorrido de la línea, debe regresar y salir correctamente.

CASO 140

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve forzado a cruzar la línea de salida porque le ha obligado otro barco que infringe una regla de la parte 2.

Regla 62.1(a), reparación

CASO 37

Cada prueba de un evento es una prueba independiente. En un evento de varias clases, la anulación puede ser adecuada para algunas clases, pero no para todas.

CASO 45

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos que compiten gana o pierde como consecuencia de ese error, una forma apropiada y justa de reparación es puntuar a todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 68

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de rating es inválido no da derecho al barco a una reparación. Un barco que haya infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según el reglamento de regatas, incluidos sus derechos según las reglas de la parte 2 y sus derechos a protestar y a apelar, incluso aunque más tarde sea descalificado.

CASO 82

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

CASO 119

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

CASO 129

Cuando el recorrido se acorta 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 colocar la embarcación que muestra la bandera S en cualquier extremo de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición de terminar, aunque al hacerlo deje esa baliza por el lado opuesto al lado por el que habría debido dejarla si el recorrido no se hubiera acortado.

Regla 62.1(b), reparación

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 110

Un barco dañado físicamente por el contacto con un barco que ha sido penalizado por infringir una regla de la parte 2 tiene derecho a una reparación sólo si el daño en sí mismo empeoró significativamente su puntuación o puesto de llegada. No es necesario que haya contacto para que un barco cause lesiones o daños físicos a otro. El mero empeoramiento de la puntuación o posición de un barco causado por una maniobra de evasión no es, por sí mismo, motivo de reparación. El término lesión se refiere a las lesiones corporales causadas a una persona, mientras que en la regla 62.1(b), el término daño se limita a los daños físicos causados a un barco o a su equipamiento.

CASO 116

Análisis sobre la reparación en una situación en la que un barco recibe un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación según la regla 62.1(b) y el daño le impide navegar las pruebas restantes. En tal situación, para ser justos con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que estén basadas en la media de puntos menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en la puntuación de su serie, después de las exclusiones que correspondan.

CASO 135

Discusión sobre 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 62.1 (b).

Regla 62.1(c), reparación

CASO 20

Cuando es posible que un barco esté en peligro, otro barco que le preste ayuda tiene derecho a reparación, aunque no le pidieran ayuda o si posteriormente se descubre que no había peligro.

Regla 62.1(d), reparación

CASO 34

Ir marcando a otro barco puede ser una infracción de la regla 2 y servir de fundamento para conceder una reparación y para actuar conforme a la regla 69.2.

Regla 62.2, reparación

CASO 102

Cuando un barco solicita una reparación debido a un incidente que, según él, afectó a 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, y no un tiempo límite basado en la publicación de los resultados de la serie.

Sección B – audiencias y decisiones

Regla 63.1, audiencias: exigencia de una audiencia

CASO 1

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

Regla 63.2, hora y lugar de la audiencia, tiempo para que las partes se preparen

CASO 48

La parte 5 del Reglamento de Regatas tiene la finalidad de proteger a un barco de un trato injusto y que no haya lagunas para los protestados. Una persona que protesta tiene el deber de protegerse actuando razonablemente antes de una audiencia.

CASO 49

Cuando surjan dos protestas por el mismo incidente, o por incidentes muy relacionados, deben oírse juntas en presencia de los representantes de todos los barcos involucrados.

Regla 63.1, audiencias: derecho a estar presente

CASO 49

Cuando surjan dos protestas por el mismo incidente, o por incidentes muy relacionados, deben oírse juntas en presencia de los representantes de todos los barcos involucrados.

Regla 63.4, audiencias: conflicto de intereses

CASO 137

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

Regla 63.5, audiencias: validez de la protesta o de la solicitud de reparación

CASO 19

Interpretación del término "daño".

CASO 22

Para la validez de una protesta no es relevante que el protestante crea que se infringió una regla que no sea una de las reglas que el comité de protestas determina más tarde que se había infringido.

CASO 141

Interpretación del término "de consideración" de la frase "daño de consideración".

Regla 63.6, audiencias: obtención de pruebas y determinación de los hechos probados

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las averiguaciones de un comité de protestas a veces es inconveniente porque los hallazgos pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otro hallazgo que implique razonamiento o juicio, pero no sus hallazgos de hecho. Una autoridad nacional puede derivar hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos que se presentan en un esquema tienen precedencia sobre los demás. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

CASO 136

Al averiguar los hechos, un comité de protestas se regirá por el peso de las pruebas. En general, un miembro del comité de regatas que avista la línea de salida está mejor ubicado que cualquier barco de la competición para decidir si un barco estaba sobre la línea en la señal de salida y, de ser así, si regresó al lado de presalida y salió.

Regla 63.7, audiencias: conflicto entre reglas

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de regla se aplican a las regatas regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se van a aplicar como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de

hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entre en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

Regla 64.1(c), decisiones: modo de valorar la prueba (el RRV dice estándar), **mayorías para las decisiones y recalificación** (el RRV dice reclasificación) **de una solicitud**

CASO 44

Cada una de las pruebas de un evento es una prueba independiente. En un evento de varias clases, la anulación puede ser adecuada para algunas clases, pero no para todas.

Regla 64.2, decisiones: penalizaciones

CASO 1

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

CASO 22

Para la validez de una protesta no es relevante que el protestante crea que se infringió una regla que no sea una de las reglas que el comité de protestas determina más tarde que se había infringido.

CASO 26

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar una colisión hasta que esté claro que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo haber evitado la colisión y la colisión produjo daños, debe ser penalizado por haber infringido la regla 14.

Regla 64.2(a), decisiones: penalizaciones

CASO 99

El hecho de que un barco al que se le exige mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a una exoneración por haber infringido 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 manera de hacerlo es trasluchar rápidamente, no infringe la regla si no traslucha con rapidez. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse y lo hace (tanto si es por elección como por necesidad), no puede ser descalificado.

CASO 107

Durante la secuencia de salida, un barco que no está bien atento puede, por ese motivo, no hacer todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Darle una voz es una de las formas en las que un barco puede "actuar para evitar el contacto". Cuando un barco infringe una regla de la parte 2, causa un daño grave y a continuación se retira, ya ha recibido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por esa infracción.

Regla 64.3, decisiones: penalizaciones decisiones sobre reparaciones

CASO 31

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una reparación. Sin

embargo, si se da cuenta de que está en el lado del recorrido de la línea, debe regresar y salir correctamente.

CASO 45

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos que compiten gana o pierde como consecuencia de ese error, una forma apropiada y justa de reparación es puntuar a todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

CASO 116

Análisis sobre la reparación en una situación en la que un barco recibe un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación según la regla 62.1(b) y el daño le impide navegar las pruebas restantes. En tal situación, para ser justos con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que estén basadas en la media de puntos menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en la puntuación de su serie, después de las exclusiones que correspondan.

Regla 64.4(a), decisiones: decisiones de protestas sobre reglas de clase

CASO 19

Interpretación del término "daño".

Regla 66, reapertura de una audiencia

CASO 115

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

Sección C – mal comportamiento

Regla 69, mal comportamiento

CASO 138

Por lo general, una acción de un competidor que afecte directamente a la equidad de la competición o bien en el caso de que no realice una penalización apropiada cuando el competidor sea consciente de que ha infringido una regla, debe estudiarse por si fuera una infracción de la regla 2. Cualquier acción, incluida una infracción grave de la regla 2 u otra infracción de cualquier otra regla que el comité entienda que puede ser un acto de mal comportamiento debe estudiarse por si fuera una infracción de la regla 69.

Regla 69.1(a), mal comportamiento: obligación de evitar (el) mal comportamiento, resolución

CASO 78

En una regata de flota, tanto si es de barcos monotipo como si es de barcos que compiten bajo un sistema de rating o hándicap, un barco puede usar tácticas que claramente interfieran y obstaculicen el progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si se le protesta según la regla 2 por hacer eso, el comité de protestas considere 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 intencionadamente una regla.

Regla 69.2, mal comportamiento: acción por un comité de protestas

CASO 34

Estar marcando a otro barco puede ser una infracción de la regla 2 y servir de fundamento para conceder una reparación y para actuar conforme a 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. Cuando no lo hace y luego deliberadamente obstaculiza a otro barco en la prueba, comete una infracción a la deportividad y a la regla 2, y su patrón ha cometido 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 reglas administrativas de derecho de paso. Cuando, según esas reglas, se requiere que el barco en regata se mantenga separado pero si toca intencionadamente a ese otro barco, su patrón comete un acto de mal comportamiento.

CASO 122

Interpretación del término "(pleno) convencimiento" (el RRV dice 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.

Sección D - apelaciones

Regla 69, apelaciones y solicitudes a una autoridad nacional

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las averiguaciones de un comité de protestas a veces es inconveniente porque los hallazgos pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otro hallazgo que implique razonamiento o juicio, pero no sus hallazgos de hecho. Una autoridad nacional puede derivar hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos que se presentan en un esquema tienen precedencia sobre los demás. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

CASO 143

Cuando la autoridad organizadora de un evento no es una de las mencionadas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene derecho a acceder al procedimiento de apelación.

Regla 71.4, decisiones de la autoridad nacional

CASO 61

Cuando la decisión de un comité de protestas se modifica o se revoca en una apelación, 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, anuncio de regata o instrucciones de regata, el propietario u otra persona responsable de un barco es libre de decidir quién lo gobierna en una prueba, siempre que no se infrinja la regla 46.

CASO 143

Cuando la autoridad organizadora de un evento no es una de las mencionadas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene derecho a acceder al procedimiento de apelación.

Regla 78, cumplimiento de las reglas de clase; certificados

CASO 57

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

CASO 131

Si un barco ha infringido la regla 78.2 porque no ha aportado un certificado que debía presentar o porque no ha hecho los arreglos necesarios para que se verifique su existencia antes del inicio del último día de un evento, el comité de regatas, sin una audiencia, debe clasificarle DSQ en todas las pruebas del evento.

Parte 7 - organización de regatas

Regla 85, modificaciones a las reglas

CASO 121

Donde se describe con detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla de regatas para un evento.

Regla 86, modificaciones al Reglamento de Regatas

CASO 32

Un competidor tiene derecho a consultar exclusivamente el anuncio de regata o las instrucciones de regata por escrito para conocer todos los detalles relacionados con navegar el recorrido.

CASO 85

Si una regla del reglamento no es una de las reglas enumeradas en la regla 86.1(c), las reglas de la clase no pueden cambiarla. Si una regla de clase pretende modificar dicha regla, esa regla de clase no es válida y no se aplica.

CASO 121

Donde se describe con detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla de regatas para un evento.

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, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se van a aplicar como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con

cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entre en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

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, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se van a aplicar como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entre en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

Regla 89.1, autoridad organizadora; anuncio de regata; nombramiento de comités: autoridad organizadora

CASO 143

Cuando la autoridad organizadora de un evento no es una de las mencionadas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene derecho a acceder al procedimiento de apelación.

Regla 90, comité de regatas; instrucciones de regata; puntuación

CASO 61

Cuando la decisión de un comité de protestas se modifica o se revoca en una apelación, 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 competidor tiene derecho a consultar exclusivamente el anuncio de regata o las instrucciones de regata por escrito para conocer todos los detalles relacionados con navegar el recorrido.

Apéndice A - puntuación

Regla A3, horas de salida y posiciones de llegada

CASO 119

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

Regla A4, sistema de puntuación

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco ha cometido un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no ha corregido ese error, debe clasificarle como NSC. Si observa que un barco toca una baliza cuando termina, debe puntuarle en su posición de llegada y puede protestarle 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, hace que otro toque una baliza, este otro barco queda exonerado. El hecho de que una baliza de salida se haya movido, por cualquier motivo, no exime a un barco de su obligación de salir. Un comité de regatas puede anular de acuerdo con la regla 32.1 (c) sólo cuando el cambio en la posición de la baliza haya afectado directamente la seguridad o equidad de la competición.

CASO 128

Si el comité de regatas observa que un barco ha cometido un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no ha corregido ese error, debe clasificarle como NSC. Si observa que un barco toca una baliza cuando termina, debe puntuarle en su posición de llegada y puede protestarle por infringir la regla 31.

CASO 131

Si un barco ha infringido la regla 78.2 porque no ha aportado un certificado que debía presentar o porque no ha hecho los arreglos necesarios para que se verifique su existencia antes del inicio del último día de un evento, el comité de regatas, sin una audiencia, debe clasificarle DSQ en todas las pruebas del evento.

Regla A9, orientación para las reparaciones

CASO 116

Análisis sobre la reparación en una situación en la que un barco recibe un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación según la regla 62.1(b) y el daño le impide navegar las pruebas restantes. En tal situación, para ser justos con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que estén basadas en la media de puntos menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en la puntuación de su serie, después de las exclusiones que correspondan.

Apéndice J -anuncio e instrucciones de regata

Regla J1 contenido del anuncio de regata

Regla J2 contenido de las instrucciones de regata

CASO 98

Las reglas enumeradas en la definición de regla se aplican a las regatas regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se van a aplicar como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entre en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

CASO 121

Donde se describe con detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla de regatas para un evento.

Apéndice R – procedimientos para apelaciones y solicitudes

Regla R5, hechos inadecuados, reapertura

CASO 104

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las averiguaciones de un comité de protestas a veces es inconveniente porque los hallazgos pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otro hallazgo que implique razonamiento o juicio, pero no sus hallazgos de hecho. Una autoridad nacional puede derivar hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos que se presentan en un esquema tienen precedencia sobre los demás. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

SEÑALES DE REGATA

Señales de regata: señales de llamada, X

CASO 31

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una reparación. Sin embargo, si se da cuenta de que está en el lado del recorrido de la línea, debe regresar y salir correctamente.

RIPAM-REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN LA MAR

CASO 38

El Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el Mar (RIPAM) tiene por objeto garantizar la seguridad de los buques en el mar evitando situaciones que puedan dar lugar a colisiones. Cuando las reglas de derecho de paso del RIPAM reemplazan a las reglas de la parte 2, efectivamente prohíben que un barco con derecho de paso cambie de rumbo hacia el barco obligado a mantenerse separado cuando está cerca de ese barco.

CASO 109

Las reglas administrativas de derecho de paso o las del RIPAM se aplican entre los barcos que están en regata sólo si una regla en el anuncio de regata así lo establece, y en ese caso se reemplazan todas las reglas de la parte 2. Se puede hacer que se aplique una regla administrativa o del RIPAM, que no sea una regla de derecho de paso, incluyéndola en el anuncio de regata, las instrucciones de regata u otro documento que rija el evento.

SECCIÓN 2

CASOS

CASO 1

Regla 60.1, derecho a protestar; derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

Regla 63.1, Audiencias, exigencia de una audiencia

Regla 64.2, Decisiones: penalizaciones

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

Hechos

Los barcos A, B y C están compitiendo junto con otros. Después de un incidente entre A y B, A grita "¡Protesto!" Y muestra su bandera de protesta, pero B no se penaliza. Más tarde, B protesta contra un tercer barco, C, después de un segundo incidente. El comité de protestas oye la protesta de A contra B y penaliza a B.

Pregunta

¿Esta penalización invalida la protesta de B contra C?

Respuesta

No. Cuando un barco continúa navegando después de una supuesta infracción de una regla, sus derechos y obligaciones según las reglas no cambian. En consecuencia, aunque se estime la protesta de A contra B, el comité de protestas debe escuchar la protesta de B contra C y, si la protesta de B es válida y el comité de protestas está convencido con la prueba de que C infringió una regla, C debe ser penalizado (ver regla 64.2).

CASO 2

Regla 12, en la misma bordada, no comprometidos

Regla 14, evitar contactos

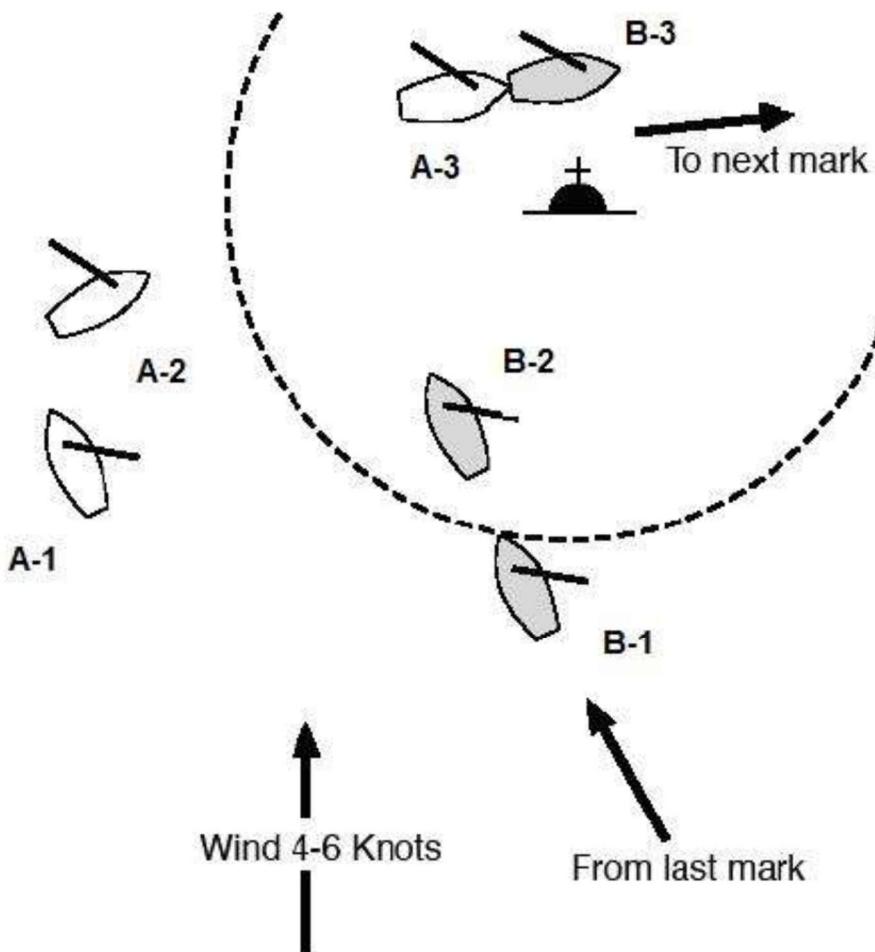
Regla 15, adquirir derecho de paso

Regla 18.2(a), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 18.2(b), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 43.1(c), exoneración

Si el primero de dos barcos en llegar a la zona está libre a popa en el momento en que llega a ella y si más tarde los barcos se comprometen cuando el otro barco llega a la zona, se aplica la regla 18.2 (a) y no la regla 18.2 (b). La regla 18.2 (a) se aplica sólo cuando los barcos están comprometidos y al menos uno de ellos está en la zona.



Hechos

A y B estaban ambos amurados a babor, llegando a una baliza que había que dejar por estribor. El viento era ligero. En la posición 1, cuando A llegó a la altura de la baliza, estaba libre a proa de B pero a cuatro esloras de casco y media de la baliza. B, que acababa de llegar a la zona, estaba a tres esloras de la baliza. Entre las posiciones 1 y 2, A trasluchó y se dirigió a la baliza, comprometiéndose por el exterior de B. Entre las posiciones 2 y 3, después de que B trasluchara y girara hacia la siguiente baliza, quedó libre a proa de A. Cuando B quedó libre por primera vez a proa de A, había aproximadamente media eslora de casco de agua de distancia entre los barcos. Unos segundos después de que B quedara libre a proa, A, que se movía más rápido, golpeó a B en el espejo de popa. No hubo daños ni lesiones. A protestó B según la regla 18.2(b). B protestó A según la regla 12. A fue descalificado y apeló.

Decisión

A aparentemente creía que se aplicaba la segunda frase de la regla 18.2(b) cuando los dos barcos estaban en la posición 1 y que B, estando entonces libre a popa, estaba obligado a dar espacio en baliza a A. Como dice esa frase, se aplica sólo si un barco estaba libre a proa en el momento en que llegó a la zona. En la posición 1, B había llegado a la zona, pero A estaba fuera de ella. Además, la primera frase de la regla 18.2(b) nunca se aplicó porque los barcos no estaban comprometidos cuando B, el primero de ellos en llegar a la zona, lo hizo. Sin embargo, mientras los barcos estaban comprometidos, se aplicaba la regla 18.2(a), la cual exigía que A le diera espacio en baliza a B. Durante ese tiempo B tenía que mantenerse separado de A, primero según la regla 10 y luego (después de trasluchar) según la regla 11. Después de que B trasluchara, se situó libre a proa de A. En ese momento, las reglas 18.2 (a) y 11 dejaron de aplicarse y comenzaron a aplicarse las reglas 12 y 15. La regla 15 requería que B inicialmente le diera a A espacio para mantenerse separado, y B lo hizo porque para A hubiera sido

fácil mantenerse separado con sólo arribar ligeramente para evitar el espejo de popa de B después de que B se situara libre a proa. Cuando A golpeó el espejo de popa de B, obviamente no se estaba manteniendo separado de B, por lo que era apropiado descalificar a A por haber infringido la regla 12. A también infringió la regla 14 porque le era posible arribar un poco y así evitar el contacto con B.

Después de que quedara claro que A no se iba a mantener separado de B, probablemente B no pudo evitar el contacto. Sin embargo, incluso aunque B hubiera podido evitar el contacto pero no lo hubiera hecho, habría sido exonerado por la regla 43.1(c) porque era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daño o lesión.

Se desestima la apelación, se mantiene la decisión del comité de protestas y A sigue estando descalificado por haber infringido las reglas 12 y 14.

USA 1962/87

CASO 3

Regla 19.2(a), espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

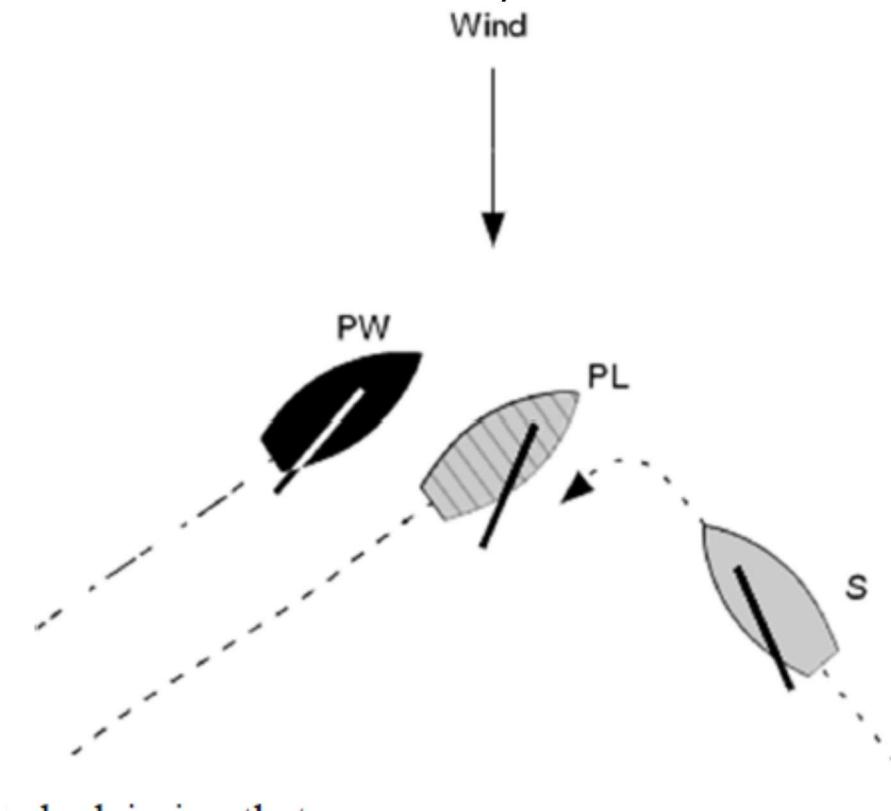
Regla 20, espacio para virar por avante en un obstáculo

Regla 43.1(a), exoneración

Un barco de sotavento amurado a babor que pide espacio para virar cuando se encuentra frente a un barco amurado a estribor que se aproxima, es decir, un obstáculo, no está obligado a anticipar que el barco de barlovento no cumplirá con su obligación de virar inmediatamente o darle espacio de otra manera.

Hechos

S gritó a PL cuando los dos barcos se acercaban en rumbos de colisión. PL luego gritó dos veces "espacio para virar", pero PW no respondió. PL, ahora incapaz de mantenerse separado de S, llamó por tercera vez, y PW comenzó a virar. En ese momento, S, que estaba a menos de tres pies (1 m) de PL, tuvo que arribar bruscamente para evitar una colisión. PW se retiró y S protestó contra PL según la regla 10. El comité de protestas descalificó a PL observando que, al no haber tenido una respuesta oportuna de PW, debería haber usado su derecho a orzar y forzar a PW a virar.



PL apeló, alegando lo siguiente:

- (1) que no tenía derecho a forzar a PW a que se pusiera en el bordo opuesto
- (2) que, aunque ambos hubieran estado proa al viento, S todavía habría tenido que alterar el rumbo para evitar una colisión, y
- (3) que había previsto o que iba a ocurrir y había dado la voz a PW con tiempo suficiente.

Decisión

Se estima la apelación de PL. PL tiene que ser repuesto. Debido a que S era un obstáculo para PL y PW, PL, como barco con derecho de paso, tenía derecho, según la regla 19.2(a), a elegir entre arribar y pedir espacio para virar (ver la regla 20.1). Después de haber decidido virar y haber pedido espacio para hacerlo tres veces, PL tenía derecho según las reglas 20.2(b) y 20.2(c) a confiar en que PW respondería y le daría espacio para virar. No estaba obligado a anticipar que PW iba a infringir las reglas 20.2 (b) y 20.2(c). PL infringió la regla 10, pero fue exonerado por la regla 43.1 (a) como la víctima inocente de la infracción de una regla por otro barco.

GBR 1962/37

CASO 4

Regla 49, posición de los tripulantes; guardamancebos

Regla 55.3(a), envergado y cazado de velas: cazado de velas

Un competidor puede sostener una escota por fuera de borda.

Pregunta

¿Está permitido que un competidor sostenga la escota de un de vela de proa o 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 o puño de escota de una vela...". Ninguna parte del cuerpo de una persona es un" dispositivo ". Por lo tanto, está permitido que un competidor sostenga una escota por fuera de la borda, siempre y cuando se cumpla con 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 prueba sigue estando en regata. Un barco no infringe la regla 42.1 o la regla 45 si, mientras tira de su línea de fondeo para recuperar el ancla, regresa a la posición que tenía en el momento en que se arrió el ancla. Sin embargo, si el hecho de tirar de la línea del fondeo le impulsa claramente a una posición diferente, sí infringe esas reglas.

Hechos

En regatas en las que el primer tramo es una ceñida a barlovento con una corriente en contra y un viento muy ligero, algunos barcos fondean en la línea de salida o cerca de ella para evitar que la corriente los arrastre hacia sotavento. Cuando el viento refresca o la corriente amaina, levan anclas y comienzan a navegar.

Pregunta 1

¿Un barco fondeado sigue estando "en regata", como se usa el término en el preámbulo de la parte 4?

Respuesta 1

Sí. En el preámbulo de la parte 4, la expresión "en regata" está impresa en negrita y cursiva y, por lo tanto, se utiliza en el sentido indicado en las Definiciones (ver Terminología en la Introducción). La definición de en regata no menciona un barco fondeado, varado, volcado o que de otro modo no avanza en la prueba. Por lo tanto, los barcos anclados todavía están en "en regata", lo que significa que están protegidos por la regla 22 y se rigen por el reglamento de regatas, incluyendo las reglas 42.1 y 45.

Pregunta 2

¿Un barco está obligado a llegar navegando hasta un punto situado sobre su ancla antes de izarla, o puede recuperar el ancla aunque la acción de tirar de la línea del fondeo haga que sea propulsado a través del agua o sobre el fondo?

Respuesta 2

Las acciones permitidas por la regla 45 son excepciones a la regla 42.1. La regla 45 permite que los barcos fondeen. Para fondear un barco de una forma marinera, se debe soltar más línea de fondeo después de que el ancla toque el fondo. La Regla 45 requiere que los barcos recuperen sus anclas antes de continuar en la regata, a menos que no puedan hacerlo. Para recuperar un ancla, primero es necesario tirar de la línea de más que se ha largado, y esa acción moverá el barco a un punto por encima del ancla. Como esta acción está permitida por la regla 45, no infringe la regla 42.1.

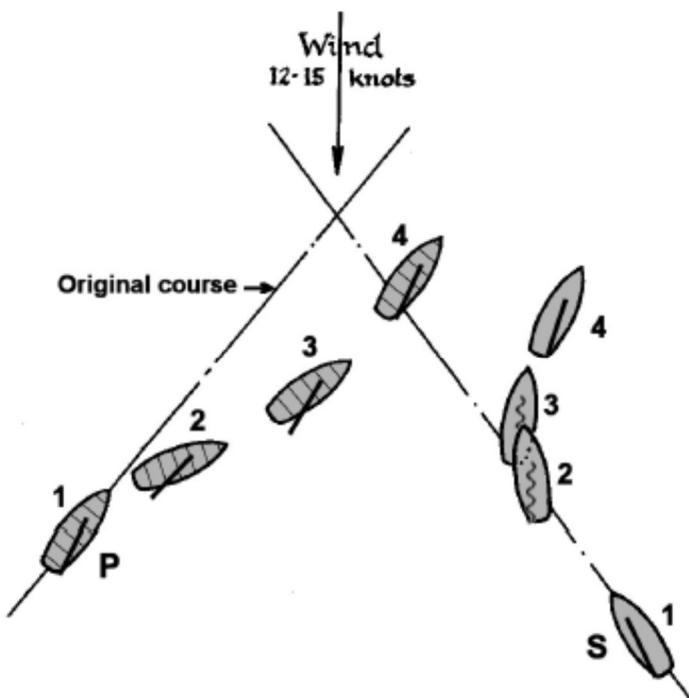
Sin embargo, si se tira de la línea de fondeo de más con tanta fuerza o rapidez que, después de que el ancla se levanta del fondo, el barco claramente ha sido propulsado a una posición diferente de donde se arrió el ancla, el barco ha seguido estando en regata antes de recuperar su ancla y su acción ha infringido tanto la regla 42.1 como la regla 45.

CASO 6

Regla 16.1, alterar el rumbo

Regla 16.2, alterar el rumbo

Un barco amurado a estribor que vira después de que un barco amurado a babor ha arribado para ir a la popa del de estribor no necesariamente infringe una regla.



Hechos

Entre las posiciones 1 y 2, P arribó para pasar por detrás de la popa de S. Un momento después, S decidió virar. Después de navegar libre durante aproximadamente una eslora de casco, P volvió a su rumbo de ceñida, habiendo perdido aproximadamente una eslora de casco de barlovento, y pasó a S una eslora de casco por barlovento de éste. Después de que S virara, la orzada de P para ponerse a un rumbo de ceñida no se debió a la necesidad de mantenerse separado de S. P protestó a S según la regla 16.1. P afirmó que, cuando S viró después de que P arribara para pasar por la popa de S, S no le dio a P espacio para mantenerse separado. El comité de protestas descalificó a S según la regla 16.1. S apeló.

Decisión

Se estima la apelación de S y se le reclasifica. S estaba sujeto a la regla 16 sólo mientras orzaba desde un rumbo de amurado a estribor en ceñida 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 se aplicó porque sólo 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 ya no se aplicaba a S. S se estaba manteniendo separado de P como lo 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

15 adquirir derecho de paso

16.1 alterar el rumbo

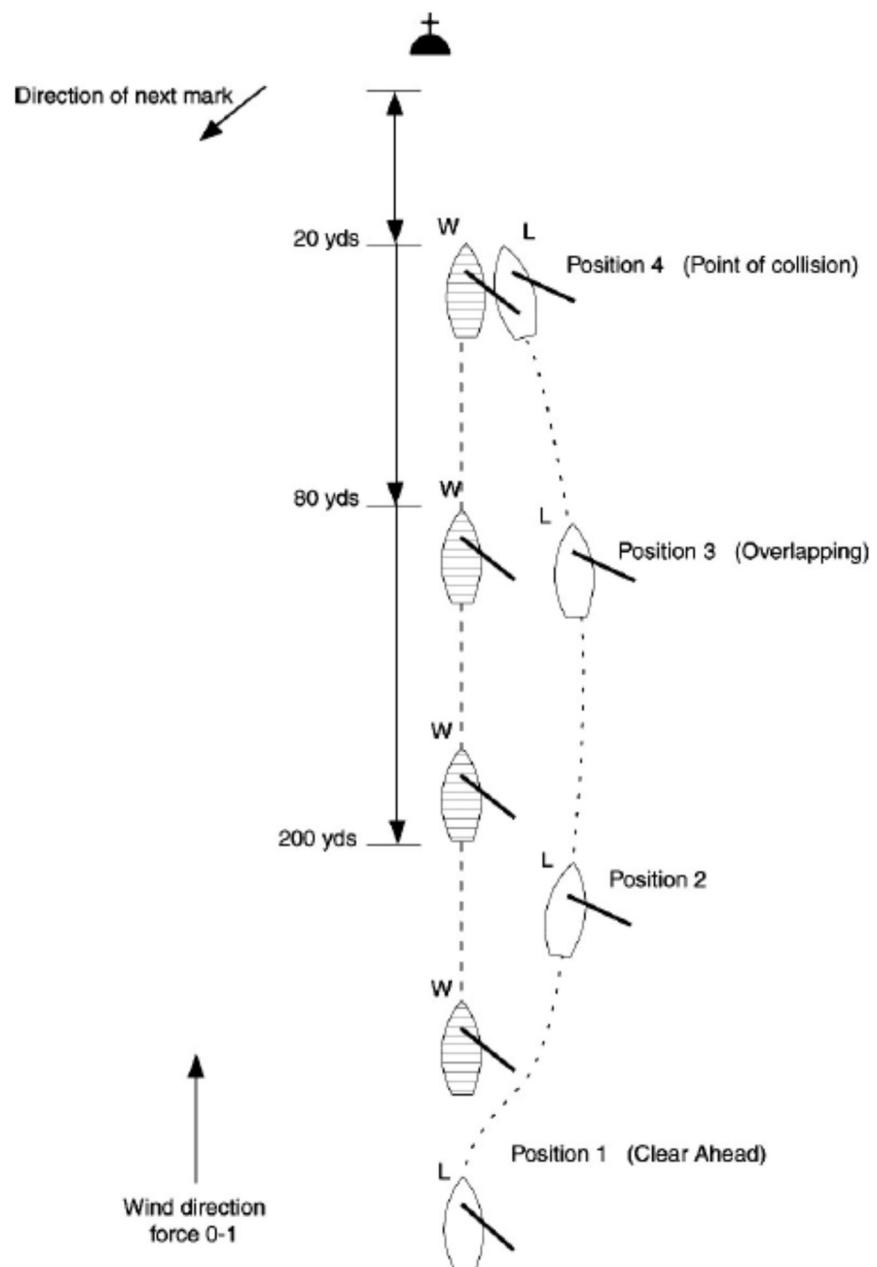
17 en la misma bordada; rumbo debido

Regla 43.1(a), exoneración

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

Hechos

L y W eran barcos pequeños de 15 pies (5 m) de eslora. A aproximadamente 200 yardas (200 m) de la baliza, L se comprometió por sotavento de W desde libre a popa. L estaba a menos de dos de sus esloras de casco de W. Luego, los dos barcos navegaron uno al lado del otro, separados por una eslora y media de casco, hasta que estuvieron a 80 yardas (80 m) de la baliza. En este punto, L orzó levemente para navegar directamente a la baliza, esta orzada no afectó a W. W mantuvo un rumbo fijo. L nunca quedó libre a proa. La botavara de W tocó el obenque de L, sin daños ni lesiones, y L protestó según la regla 11. La protesta de L fue desestimada y se le descalificó con el argumento de que no había dejado a W suficiente espacio para cumplir con su obligación de mantenerse separado como lo exige la regla 15 L apeló.



(Nota: el diagrama no está a escala. Las distancias que se muestran son distancias aproximadas desde la siguiente baliza. En el momento del contacto, ningún barco había llegado la zona que rodea la baliza.)

Decisión

Se estima la apelación de L. Desde el momento en que L se comprometió por sotavento de W, la regla 11 exigía que W se mantuviera separado de L. En ese momento, la regla 15 requería que L diera a W espacio para mantenerse separado, pero esa obligación no era continua, y, en el momento del contacto, el compromiso había existido durante un periodo considerable durante el cual W ciertamente tenía espacio para haberse mantenido separado.

La regla 17 se aplicaba a L porque, como muestra el diagrama, había estado libre a popa antes de que los barcos se comprometieran y estaba dentro de dos de las esloras del casco de W cuando comenzó el compromiso. Estaba justificado que L alterase el rumbo para navegar directamente hacia la baliza, siempre y cuando no navegara más al viento que su rumbo debido. el criterio para decidir si L infringió la regla 17 es el rumbo debido de L ya que el rumbo debido de W no es relevante. Según el diagrama acordado, L en ningún momento navegó por encima de su rumbo debido. Por lo tanto, L no infringió la regla 17.

Justo después de la posición 3, L orzó ligeramente. Claramente, había espacio para que W se mantuviera separado, por lo que L no infringió la regla 16.1. L infringió la regla 14 porque pudo haber evitado el contacto con W, pero fue 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 y, por lo tanto, también infringió la regla 14; y, como no navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, no fue exonerado por la regla 43.1 (c).

W es descalificado según las reglas 11 y 14, y L es repuesto.

GBR 1963/10

CASO 8

42.1, propulsión: regla básica

42.2, propulsión: acciones prohibidas

Los movimientos repetidos del timón para poner a un barco en posición de ganar velocidad en cada una de las olas de una serie de olas generadas por una embarcación que pasa no son sculling (remadas) a menos que sean enérgicos, y tampoco lo son cuando el aumento en la velocidad es el resultado de un uso permitido del agua para aumentar la velocidad.

Hechos

Dos barcos pequeños, A y B, navegaban a aproximadamente la velocidad máxima del casco con un viento de 8 nudos. Una motora grande pasó a mucha velocidad en un rumbo paralelo por sotavento, creando varias olas grandes. A medida que cada ola alcanzaba la aleta de A, su timonel movía el timón sin excesiva contundencia, en una serie de cambios de rumbo sincronizados rítmicamente con el paso de las olas por debajo de su barco. Estas acciones se repitieron en cada ola y A ganó velocidad en cada ocasión. B protestó contra A según la regla 42.2(d) por sculling (remar). El comité de protestas descalificó a A y éste apeló.

Decisión

Se estima la apelación de A y debe ser reclasificado. El movimiento del timón, aunque fuera repetido, no era enérgico. Cualquier ganancia de velocidad no se debió directamente al movimiento del timón, sino al posicionamiento del barco para aprovechar la acción de las olas, lo cual es coherente con la regla 42.1. Para hacerlo, un timonel puede mover la caña como mejor le parezca, siempre que sus movimientos no infrinjan la regla 42.2 (d).

CASO 9

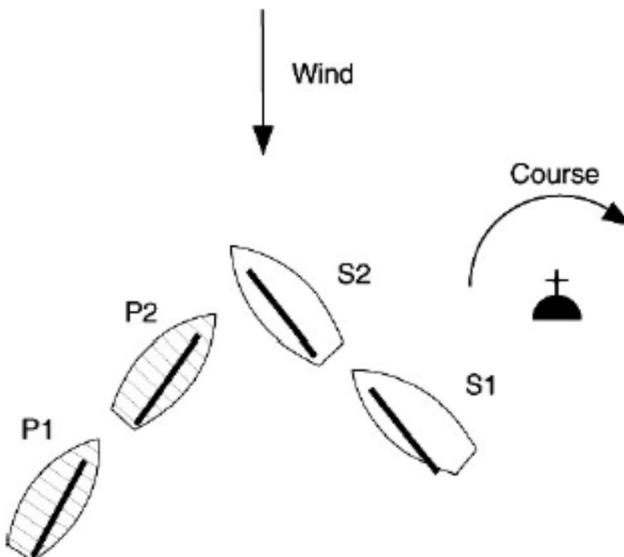
Definiciones, rumbo debido

Regla 10, en bordadas opuestas

Regla 18. 1(a), espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

Regla 18. 1(b), espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

Cuando un barco amurado a estribor elige navegar más allá de una baliza de barlovento, un barco amurado a babor debe seguir manteniéndose separado. No hay ninguna regla que exija que un barco navegue a un rumbo debido.



Pregunta

Dos barcos de ceñida en bordadas opuestas se encuentran en una baliza de barlovento que hay que dejar por estribor. S tiene suficiente espacio para virar y rodear la baliza con el debido resguardo para el viento y la corriente, pero en lugar de virar, S mantiene su rumbo con la intención de forzar a P a que vire para que sólo así pueda seguir manteniéndose separado. ¿Puede P ignorar la regla 10 si considera que S está navegando más allá de su rumbo y que tiene suficiente espacio para rodear la baliza?

Respuesta

No. Se aplica la regla 10. La regla 18 no se aplica si los barcos no se encuentran en alguna de las cuatro situaciones descritas en las reglas 18.1 (a), (b), (c) o (d). Tanto la regla 18.1 (a) como la regla 18.1 (b) se aplican a S y a P. Están en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento (ver Caso

132). Además, el rumbo debido para S, pero no P, es virar. Cuando S elige mantener su rumbo, P debe seguir manteniéndose separado. Si bien, en determinadas circunstancias, los barcos tienen prohibido navegar por encima (más al viento) de un rumbo debido, no hay ninguna regla que exija que un barco navegue a su rumbo debido.

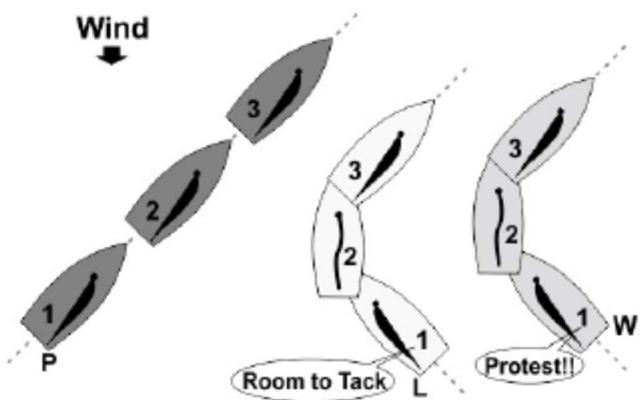
GBR 1964/2, revisado por World Sailing 2021.

CASO 10

Regla 20, espacio para virar por avante en un obstáculo

Si un barco pide espacio para virar cuando no se está aproximando a un obstáculo ni navega de ceñida o más al viento, infringe la regla 20.1. El barco llamado debe responder incluso aunque la voz infrinja la regla 20.1.

Hechos para la pregunta 1



L y W están ciñendo amurados a estribor. L está en rumbo de colisión con P, un barco en regata, que está ciñendo amurado a babor. L da una voz a W pidiéndole espacio para virar; W le responde y protesta.

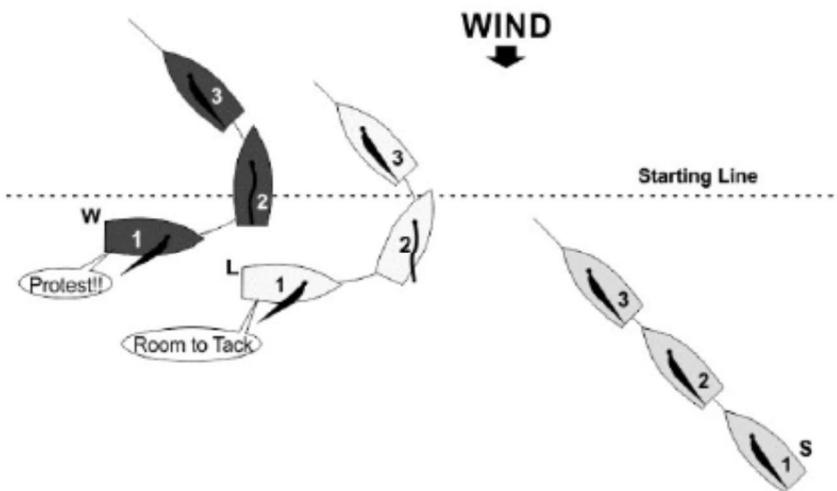
Pregunta 1

¿Cómo se aplica la regla 20 a esta situación?

Respuesta 1

Aunque existe el riesgo de colisión entre L y P, P no es un obstáculo para L y W porque ni L ni W están obligados a mantenerse separados de él. En el momento en que L pide espacio para virar, no se está acercando a un obstáculo e infringe la regla 20.1(a). La regla 20.2(b) exige que W responda a la voz de L aunque no se cumplan los requisitos de la regla 20.1. Por lo tanto, W debe virar lo antes posible o gritar "Vira tú" y luego darle espacio para que L vire y le esquive. Cuando W responde, L debe virar lo antes posible. W responde virando y no infringe ninguna regla.

Hechos para la pregunta 2



L y W se están aproximando de través a la línea de salida amurados a babor. L está en rumbo de colisión con S, acercándose a la línea ciñendo y amurado a estribor. L da una voz pidiendo a W espacio para virar. W le 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 pide espacio para virar, se está acercando a un obstáculo y deberá hacer un cambio sustancial de rumbo para evitarlo. Sin embargo, debido a que no está navegando de ceñida o más al viento, infringe la regla 20.1(b).

Como 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 más rápido posible o gritar "vira tú" y luego dar espacio para que L vire y le evite. W responde virando y no infringe ninguna regla. Si L no vira y, por ejemplo, navega a popa de S, también infringe la regla 20.2 (d).

CASO 11

Definiciones, obstáculo

Regla 14, evitar contactos

Regla 19.2(b), dar espacio en un obstáculo

Regla 20.1, espacio para virar por avante en un obstáculo: voz

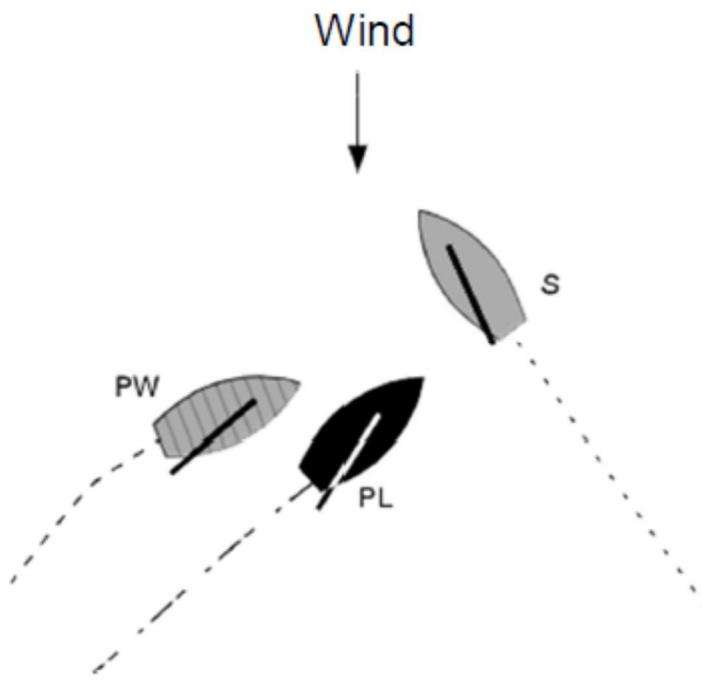
Regla 43, exoneración

Cuando los barcos están comprometidos en un obstáculo, aunque el obstáculo sea un barco con derecho de paso, el barco exterior debe dejar espacio al barco interior espacio entre él y el obstáculo.

Hechos

PW y PL, navegando de ceñida amurados a babor y comprometidos, se acercaron a S en el tramo hacia 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 diera espacio para pasar a popa de S cuando PW y PL estaban a unas tres esloras de casco de S. PL ignoró la llamada y mantuvo su rumbo. Cuando PW se alejó para evitar a S, él y PL tuvieron un ligero contacto costado contra costado sin daños ni lesiones. PW protestó según la regla 19.2 (b).

El comité de protestas sostuvo que la regla 19.2(b) no se aplicaba por entender que PW podría haber virado fácilmente hacia aguas abiertas a barlovento para mantenerse separado, y que debería haberlo hecho. PW fue descalificado según la regla 11 y apeló.



Decisión

S era un obstáculo para PW y PL porque tanto PW como PL habrían necesitado cambiar de rumbo sustancialmente si hubieran estado navegando directamente hacia S y estuvieran a una eslora de él, y porque ambos estaban obligados por la regla 10 a mantenerse separados de él (ver la definición de obstáculo). Según la regla 19.2 (a), PL, como barco con derecho de paso, tenía derecho a pasar a S por cualquier lado. Eligió pasar a sotavento de S. Por lo tanto, según la regla 19.2(b) PW tenía derecho a espacio entre PL y la popa de S. PL no le dio a PW ese espacio, por lo que PL infringió la regla 19.2 (b).

PL estaba sujeto a la regla 14, pero como tenía el derecho de paso sobre PW y no hubo daños ni lesiones, fue exonerado por la regla 43.1(c) de haber infringido la regla.

Esto habría sido así incluso aunque PW no hubiera pedido espacio.

PW no podía saber que PL no le iba a dar suficiente espacio hasta que se decidiera a pasar entre S y PL. PW infringió la regla 11, pero, debido a que navegaba dentro del espacio al

que tenía derecho por la regla 19.2 (b), fue exonerado por la regla 43.1 (b).

Cuando quedó claro que PL no estaba dando 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 mar abierto a barlovento para mantenerse separado' porque PL no dio la voz según la regla 20.1 para obtener 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 a pesar de que la regla 20.1(a) prohibía a PL dar la voz porque no tenía que hacer ningún cambio de rumbo para evitar a S.

Se estima la apelación de PW. La decisión del comité de protestas que descalifica a PW se revoca. Se repone a PW y PL es descalificado por infringir la regla 19.2 (b). (Véase el caso 125 para ver un análisis de una situación similar).

GBR 1964/18

CASO 12

Definiciones, libre a popa y libre a proa; compromiso

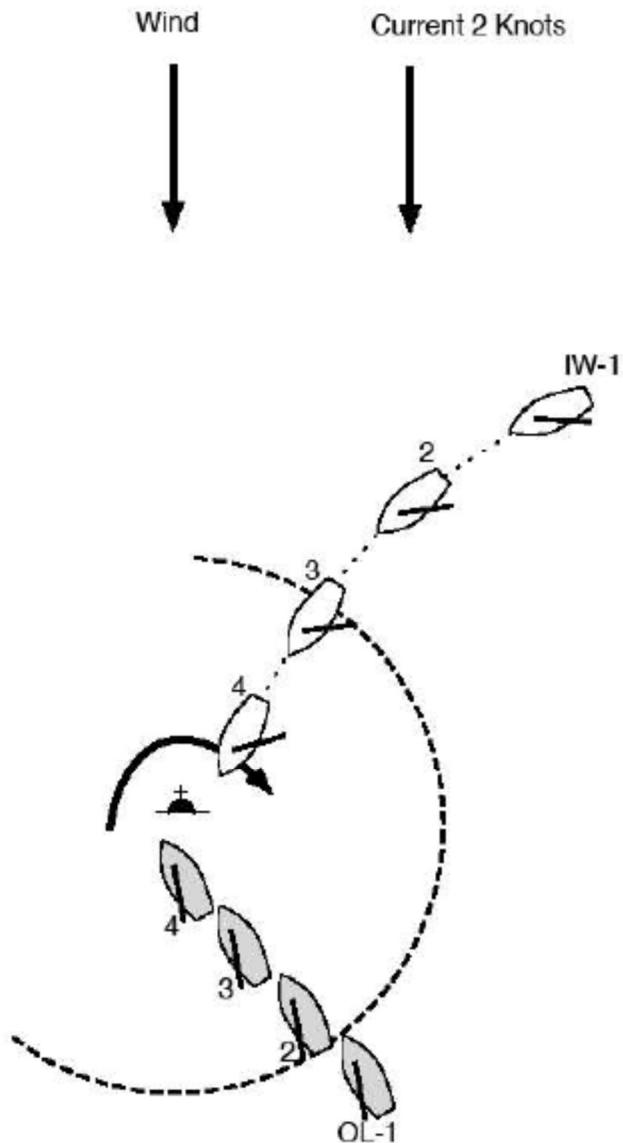
Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

Regla 18.1, espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

Regla 18.2(b), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 43, exoneración

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



Hechos

OL e IW se estaban acercando a una baliza que debían dejar a estribor. El viento era ligero y había una corriente de 2 nudos en la misma dirección que el viento. IW, que había navegado alto en el rumbo hasta la baliza para compensar el efecto de la corriente, se acercó a ella con la corriente, casi de empopada. OL, por su parte, se había puesto a sotavento y, en la posición 1, a unas tres esloras de casco de la baliza, navegaba en ceñida 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 diagrama, mientras IW orzaba para comenzar su maniobra de adelantamiento, OL trató de darle espacio pero los dos barcos hicieron contacto. No hubo daños ni lesiones.

OL protestó según la regla 11 pero él mismo fue descalificado según la regla 18.2(b). Apeló, afirmando que era ilógico y que estaba más allá de la intención de la definición de libre a popa y libre a proa, compromiso y de la regla 18 considerar comprometidos a dos barcos cuyos rumbos difieren 90 grados. También afirmó que el propósito de la regla 18 era proteger a un barco en peligro de golpear la baliza que no podía ir a popa del barco exterior. Además, argumentó que a lo largo de la aproximación de IW a la baliza hasta que finalmente orzó, pudo pasar fácilmente a popa de OL, y que IW no era un barco "interior" hasta un instante 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 estaban en la misma amura, por lo que la regla 18 se aplicaba 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 (consúltese la definición de libre a popa y libre a proa, compromiso). Por lo tanto, se aplicaba la primera frase de la regla 18.2(b), limitando los derechos de OL, el barco exterior, según la regla 11 al exigirle que le diera a IW, el barco interior, espacio en baliza. OL no le dio espacio en baliza a IW, por lo que está descalificado según la regla 18.2 (b).

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

Ambos barcos infringieron la regla 14 porque cada uno de ellos pudo haber evitado el contacto. Sin embargo, debido a que OL era el barco con derecho de paso e IW tenía derecho a espacio en baliza, y no hubo daños ni lesiones, ambos

quedaron exonerados por la regla 43.1 (c) por haber infringido la regla 14.

GBR 1964/19

CASO 13

Definiciones, rumbo debido

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

Regla 14, evitar contactos

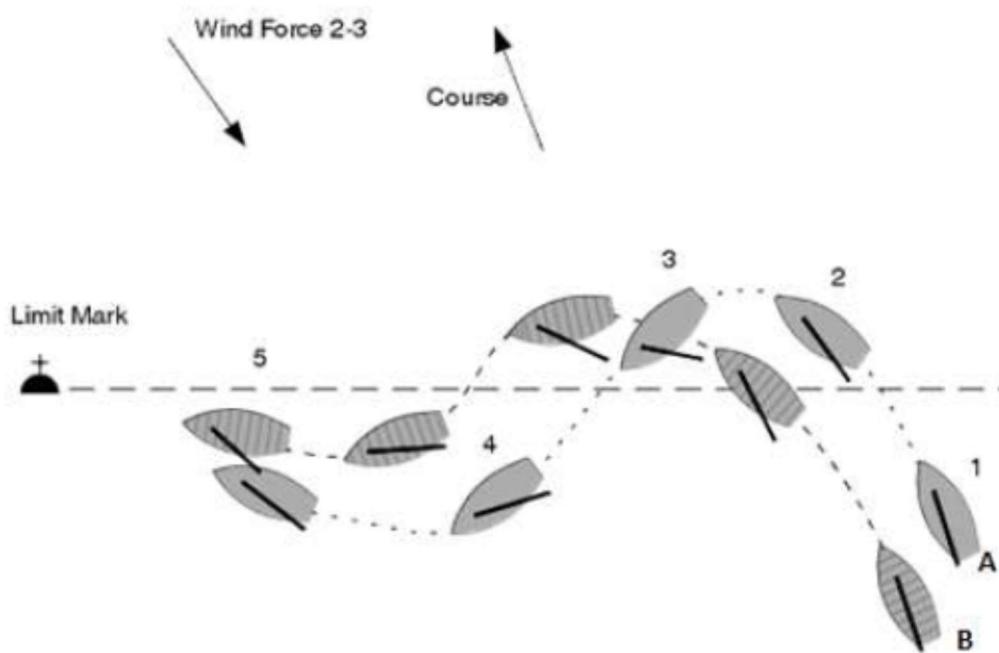
Regla 15, adquirir derecho de paso

Regla 16, 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 una regla al navegar un rumbo más alto (más al viento) que el rumbo del barco de barlovento.



Hechos

Cuando los dos barcos de 14 pies (4 m) A y B maniobraban antes de la señal de salida, cruzaron la línea de salida. Mientras ambos arribaban para regresar al lado de presalida, A, inicialmente el barco de barlovento, se situó en 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 navegó en línea recta hacia el extremo de babor de la línea. B mientras tanto, largando escotas, navegó a lo largo de la línea más lentamente. En la posición 5, hubo un contacto, al haber tocado la botavara de B la

cubierta de barlovento de A. A protestó B según la regla 11; B protestó según las reglas 12 y 15.

El comité de protestas entendió que A tenía derecho de paso según la regla 11 desde el momento en que estableció un rumbo mantenido hasta el contacto. B tenía espacio para mantenerse separado, aunque habría tenido que cruzar la línea de salida antes de tiempo para hacerlo. Por lo tanto, desestimó la protesta de B y estimó la protesta de A. B apeló, esta vez citando la regla 16.1.

Decisión

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

A había estado libre a popa de B y estaba dentro de dos de las esloras del casco de B cuando se comprometió por sotavento de B. Por lo tanto, la regla 17 le exigía que no navegara más alto (más al viento) que su rumbo debido. Sin embargo, no tenía un rumbo debido antes de la señal de salida (ver la definición de rumbo debido) y la señal de salida no se hizo hasta después del incidente. Por lo tanto, la orzada de A no infringía la regla 17 y, de hecho, tenía derecho a orzar más alto de lo que lo hizo, incluso tan alto como hasta proa al viento, siempre y cuando cumpliera con la regla 16.1.

Después de que A se comprometiera por sotavento de B, la regla 11 exigía que B se mantuviera separado de A. No lo hizo y, en consecuencia, se mantiene su descalificación según la regla 11. Además, B infringió la regla 14 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 fue exonerado por la regla 43.1 (c).

A también infringió la regla 14 porque le habría resultado fácil arribar un poco 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

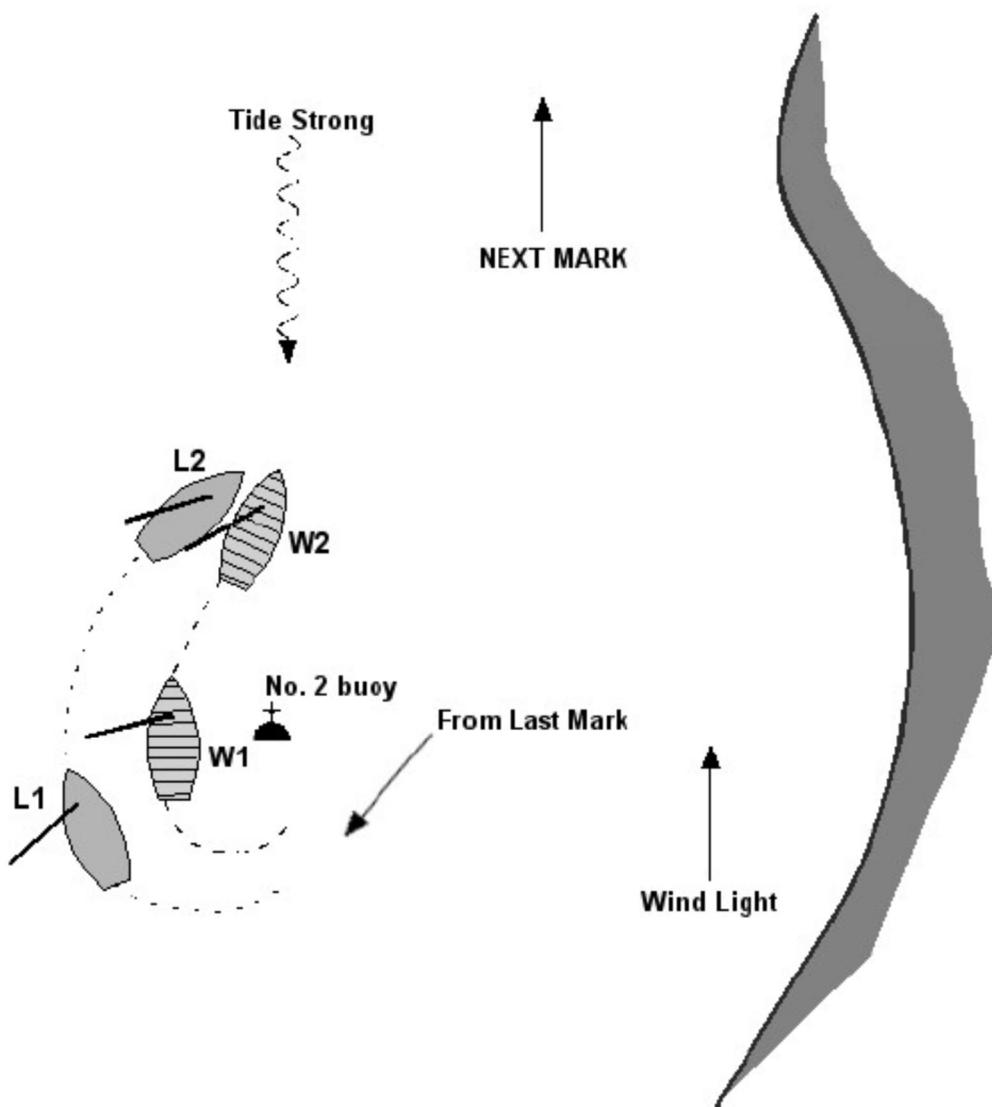
Regla 14, evitar contactos

Regla 16, 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 de sotavento, dos barcos que están en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos que estén en el mismo tramo navegando uno cerca del otro pueden tener diferentes rumbos debidos.



Hechos

Después de rodear la baliza de barlovento con viento flojo, la flota se dividió, algunos barcos navegaron hacia tierra para salir de la corriente y otros permanecieron mar adentro con la esperanza de encontrar mejor viento. L había establecido un compromiso por sotavento de W desde libre a popa mientras estaba dentro de dos de las esloras del casco de W y rodearon la baliza comprometidos. W optó por permanecer mar adentro, mientras que L comenzó a orzar lentamente e informó a W de su intención de ir hacia tierra. W respondió "no tienes derecho a orzar". L respondió que estaba navegando en su rumbo debido y que W estaba obligado a mantenerse separado.

La discusión duró algún tiempo. L continuó alterando gradualmente el rumbo, y W no afirmó en ningún momento que no pudiera mantenerse separado. Los barcos se tocaron y ambos protestaron. El comité de protestas descalificó a L según la regla 17 por navegar por encima (más al viento) de su rumbo debido y éste apeló.

Decisión

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

Este caso ilustra el hecho de que dos barcos en el mismo tramo navegando uno muy cerca del otro pueden tener diferentes rumbos debidos. Cuál de dos rumbos diferentes es el más rápido para llegar a la siguiente baliza no se puede determinar de antemano y no está necesariamente probado que un barco u otro hubiera llegado antes a la siguiente baliza más adelante.

El fundamento de la protesta de W fue que L había navegado por encima de su rumbo debido (más al viento) mientras estaba sujeto a la regla 17. La defensa y contraprotestada de L fue que él había decidido que el rumbo por tierra fuera de

la corriente daría como resultado que él iba a terminar antes y que, por lo tanto, el rumbo al que él navegaba era su rumbo debido. Además, L argumentó que W había infringido las reglas 11 y 14.

Los hechos probados no muestran que L navegara más al viento que (por encima de) su rumbo debido; por lo tanto, no infringió la regla 17. Cuando L orzó lentamente entre las posiciones 1 y 2, W tuvo espacio para mantenerse separado, por lo que L no infringió la regla 16.1. L podría haber evitado el contacto con W. Al no hacerlo, infringió la regla 14, pero fue exonerado por la regla 43.1(c) pese a haberla infringido porque era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones.

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

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

GBR 1966/3

CASO 15

Definiciones, espacio en baliza

Regla 12, en la misma bordada, no comprometidos

Regla 13, virando por avante

regla 18.1 (a), espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

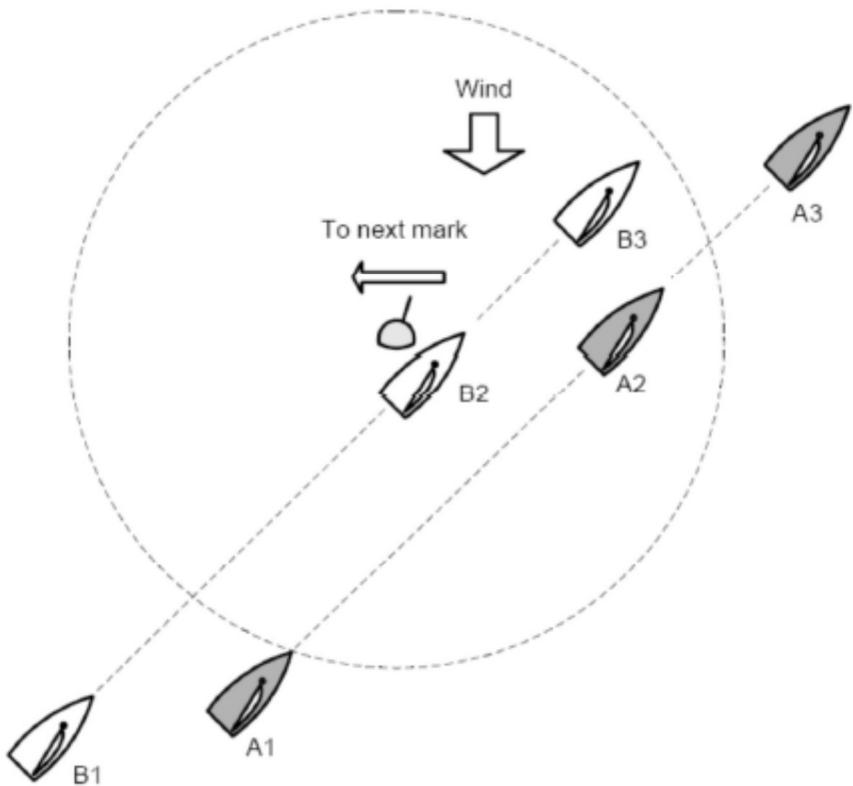
regla 18.2(b), espacio en baliza: dar espacio en baliza

regla 18.2(d), espacio en baliza: dar espacio en baliza

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

Hechos

A y B se acercan a la baliza de barlovento que deben dejar por babor. Van en ceñida en rumbos paralelos con A libre a proa. A espera que B, cuando pueda virar y dirigirse a la baliza, vire para rodearla y dirigirse a la siguiente marca. En cambio, B mantiene su rumbo como se muestra en el diagrama y navega mucho más allá de la baliza.



Pregunta

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

Respuesta

Sí. Mientras A permanezca amurado a babor, B debe mantenerse separado conforme a la regla 12 y, como A estaba libre a proa cuando llegó a la zona, B está obligado por la regla 18.2(b) también a darle espacio en baliza a A. Siempre que B se mantenga separado de A y le dé espacio en baliza a A incluso si A orza (incluso aunque A orce tan arriba como para ponerse proa a viento), B tiene derecho a navegar en cualquier rumbo que elija, aunque éste sea mantener su rumbo. Sin embargo, ya no se exige que B le dé a A espacio en baliza después de que A salga de la zona (ver la regla 18.2 (d)).

El espacio en baliza al que tiene derecho A no incluye espacio para virar (ver la última frase de la definición de espacio en baliza). Si A pasara de proa a viento, entonces en ese

momento todos los apartados de la regla 18 dejan de aplicarse porque los barcos estarían en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento (ver la regla 18.1(a) 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

CASO 16

Suprimido

CASO 17

Regla 13, virando por avante

Un barco ya no está sujeto a la regla 13 cuando está en un rumbo de ceñida, independientemente de cómo se mueva por el agua o de cómo tenga ajustadas sus velas.

Pregunta

La regla 13 se aplica hasta que el barco que está virando "esté en un rumbo de ceñida". Sin embargo, la regla no dice si el barco debe estar en movimiento cuando establece un rumbo de ceñida. ¿Lo que se pretende es que, en el momento en que la regla 13 deje de aplicarse, el barco deba estar realmente moviéndose por agua en un rumbo de ceñida y no simplemente en dicho rumbo?

Respuesta

Un barco ya no está sujeto a la regla 13 cuando está en un rumbo de ceñida, independientemente de cómo se mueva por el agua o de cómo tenga trimadas sus velas.

GBR 1967/8

CASO 18

Suprimido

CASO 19

Parte 2, preámbulo

Regla 36(b), pruebas que se vuelven a empezar o que se repiten

Regla 43.1(c), exoneración

Regla 44.1(b), penalizaciones en el momento del incidente: penalizarse

Regla 60.3(a)(1), derecho a protestar; derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

Regla 61.1(a), requisitos para una protesta: informar al protestado

Regla 62.1(b), reparación

Regla 63.5, audiencias: validez de la protesta o de la solicitud de reparación

Regla 64.4(a), decisiones: decisiones de protestas sobre reglas de clase

Interpretación del término "daño".

Pregunta

¿Existe un significado especial de "daño" en el reglamento de regatas?

Respuesta

No. No es posible definir "daño" de manera integral, pero un diccionario de inglés actual dice "daño". . . menoscabo del valor o la utilidad de algo".

Esta definición plantea algunas preguntas que hay que hacerse, como por ejemplo:

- ¿Se ha reducido el valor de mercado real de alguna parte del barco, o del barco en su conjunto?

- ¿Se ha hecho menos funcional algún elemento del barco o de su equipo?

GBR 1968/2

CASO 20

Regla 1.1, seguridad: ayudar a quienes estén en peligro

Regla 62.1(c), reparación

Cuando es posible que un barco esté en peligro, otro barco que le preste ayuda tiene derecho a reparación, aunque no le pidieran ayuda o si posteriormente se descubre que no había peligro.

Hechos

El barco A volcó durante una prueba y al verlo, el barco B se acercó a él y le ofreció ayuda. A aceptó la ayuda y B se acercó y recogió a bordo a sus dos tripulantes. Luego, todos trabajaron durante varios minutos para adrizar a A, cuyo mástil estaba atascado en el barro. Al llegar a tierra, B solicitó una reparación según la regla 62.1 (c).

El comité de protestas consideró varios factores en su decisión. Primero, el timonel de A era un regatista muy experimentado. En segundo lugar, el viento era ligero y la marea estaba subiendo y en poco tiempo habría levantado el mástil dejándolo libre. En tercer lugar, no pidió ayuda, se la ofrecieron. Por lo tanto, dado que ni el barco ni la tripulación estaban en peligro, se denegó la reparación. B apeló, indicando que la regla 1.1 no le impone a un barco que presta ayuda la carga de decidir si había peligro o no, o de defender su decisión de que en la situación había peligro.

Decisión

Se estima la apelación de B. La regla 1.1 requiere que un barco en posición de ayudar a otro que pueda estar en peligro lo haga. No es relevante que un comité de protestas decida posteriormente que, de hecho, no hubo peligro o que no se solicitó ayuda. B tiene derecho a la reparación. Se ordena al comité de protestas que reabra la audiencia y conceda la reparación adecuada siguiendo los requisitos y consejos dados en las reglas 64.3 y A9.

CASO 21

Definiciones, espacio en baliza

Definiciones, espacio

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar espacio en baliza a un barco comprometido por su interior, no hay una cantidad máxima o mínima de espacio que deba darle. La cantidad de espacio que debe dar depende fundamentalmente de la situación existente, incluidas las condiciones del viento y del mar, la velocidad del barco interior, las velas que lleva 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 que se compromete con él, ¿cuál es la cantidad máxima de espacio que debe dar? ¿Cuál es la cantidad mínima de espacio que debe dar?

Respuesta

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

- Espacio para dejar la baliza por el lado prescrito.
- Espacio para navegar hasta la baliza, pero sólo si el rumbo debido del barco interior es navegar cerca de la baliza.
- Espacio para rodear o pasar la baliza según sea necesario para navegar el recorrido sin tocar la baliza.
- Espacio para virar, pero sólo si se cumplen estas condiciones adicionales: el barco interior está comprometido a barlovento del barco exterior, la virada es parte del rodeo de la baliza necesario para navegar el recorrido, y el barco interior ha de ir directo a la baliza después de su propia virada.

Las definiciones de espacio y de 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 deba dar una cantidad máxima o mínima de espacio. Debe darle al barco interior el espacio que necesita en las

condiciones existentes para realizar esas maniobras con prontitud y de forma marinera. Además, el barco interior tiene derecho a espacio para evitar tocar la baliza y espacio para poder cumplir con sus obligaciones según las reglas de la parte 2 con respecto al barco exterior, así como a cualquier otro barco en las proximidades.

El término "condiciones existentes (reinantes)" merece consideración. Por ejemplo, el interior de dos barcos de vela ligera que se acercan a una baliza en un lago apacible con viento flojo necesitará relativamente poco espacio más allá del requerido para su casco y velas debidamente trimadas. En el otro extremo, cuando dos barcos quillados, en aguas abiertas con mucha mar, se acercan a una baliza que está dando amplias sacudidas de forma impredecible, el barco interior puede necesitar una eslora total de casco de espacio o incluso más para garantizar la seguridad. Un barco con un spinnaker izado a menudo necesita más espacio que uno con su spinnaker guardado. Un barco que está planeando o surfeando puede requerir menos espacio para virar que un barco que está subiendo una ola empinada. Las "condiciones existentes" también incluyen características del barco interior. Por ejemplo, un barco con quilla larga o multicasco puede requerir más espacio para rodear una baliza que un monocasco más fácil de girar. Un barco con un timón grande puede necesitar menos espacio para girar que un barco con un timón pequeño.

La frase "maniobrar rápidamente de forma marinera" tiene implicaciones para ambos barcos. Primero, se refiere al barco interior, diciendo que no tiene derecho a quejarse de espacio insuficiente si no ejecuta con una eficiencia razonable el manejo de su timón, escotas y velas mientras maniobra. También implica que la embarcación exterior debe proporcionar suficiente espacio para que la embarcación interior no necesite maniobrar de manera extraordinaria o anormal. (véase también el caso 103).

CASO 22

Regla 61.2(d), requisitos para una protesta: contenido de una protesta

Regla 63.5, audiencias: validez de la protesta o de la solicitud de reparación

Regla 64.2, decisiones: penalizaciones

Para la validez de una protesta no es relevante que el protestante crea que se infringió una regla que no sea una de las reglas que el comité de protestas determina más tarde que se había infringido.

Hechos

Después de una colisión cerca de una baliza, S protestó contra P, citando la regla 18 en su formulario de protesta como lo requiere la regla 61.2(d). El comité de protestas declaró inválida la protesta 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 haberse estimado. S apeló.

Decisión

La regla 61.2 (d) requiere que la protesta identifique cualquier regla que el protestante crea que se ha infringido. Si este requisito no se cumple en la protesta escrita entregada a la oficina de regata, se podrá cumplir antes o durante la audiencia. No existe ningún requisito de que la regla o reglas identificadas deban ser la regla o reglas que luego se establece que se han infringido, y es irrelevante para decidir sobre la validez de la protesta que el protestante haya citado una regla que muy probablemente no vaya a ser la regla aplicable. Es el comité de protestas, tras conocer los hechos, el que determina la regla aplicable. La Regla 64.2 establece que se impondrá una descalificación u otra penalización independientemente de que se mencione o no la regla aplicable en la protesta. La apelación se estima en la medida en que se instruye al comité de protestas para que celebre una nueva audiencia.

CASO 23

Definiciones, libre a popa y libre a proa; compromiso

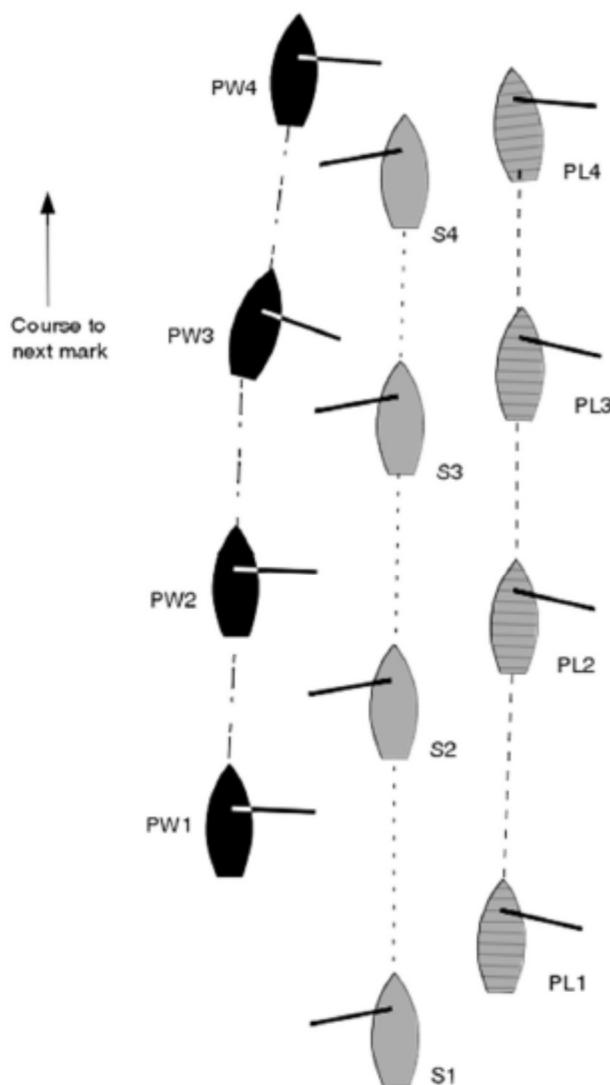
Definiciones, obstáculo

Regla 10, en bordadas opuestas

Regla 14, evitar contactos

Regla 19, dar espacio en un obstáculo

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



Hechos

Tres barcos, uno a estribor y dos a babor, navegaban de empopada. S adelantó a PL y PW y pasó entre ellos como se muestra en el diagrama. Los tres barcos continuaron en 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, como barco de sotavento, constituía un obstáculo para PW como barco de barlovento, y S no tenía derecho a interponerse entre ellos. El comité de protestas descalificó tanto a PL como a PW según la regla 10, y PW apeló.

Decisión

Mientras los barcos navegaban desde la posición 1 a la posición 4, la regla 10 requería que tanto PW como PL se mantuvieran separados de S. Debido a que los tres barcos navegaban a más de 90 grados del viento verdadero, S y PL estuvieron comprometidos desde la posición 1 hasta la posición 4, y S y PW estuvieron comprometidos desde poco después de la posición 2 hasta la posición 4 (consultar la definición de libre a popa y libre a proa; compromiso).

Mientras existían esos compromisos, la regla 19 no se aplicaba porque no había un obstáculo que dos de los barcos tuvieran que dejar por la misma banda.

La penúltima frase de la definición de obstáculo significa que PW no era un obstáculo ni para S ni para PL porque ninguno de ellos estaba obligado a mantenerse separado de PW.

Por los mismos motivos, PL no era un obstáculo ni para S ni para PW porque no se exigía que S se mantuviera separado de PL. Porque tanto PL como PW estaban obligados por la regla 10 a mantenerse separados de S, la penúltima frase de la definición significa que S era un obstáculo tanto para PL como para PW.

Sin embargo, la regla 19 no se aplicó porque en ningún momento ni PL ni PW pasaron a S por el mismo lado.

Además, la regla 19.2(c), que PW citaba en su protesta, se aplica sólo cuando los barcos están pasando un obstáculo continuo y, como dice la última frase de la definición de obstrucción, un barco en regata, no es nunca 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 cuando sus rumbos convergieron, no fue "razonablemente posible" que S evitara el contacto después de que quedara claro que PW y PL no se estaban manteniendo separados. Por lo tanto, S no infringió la regla 14.

Según la regla 10, S tenía derecho de paso sobre los dos barcos que estaban amurados a babor, PL y PW, ninguno de los cuales se mantenía separado de él (de S). En consecuencia, tanto PL como PW infringieron la regla 10. Tanto PL como PW podrían haber evitado fácilmente el contacto con S, por lo que ambos también infringieron la regla 14. Se 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 inmediatamente para mantenerse separado. Cuando no puede hacerlo

de una forma marinera, es que no se le ha dado el espacio que exige la regla 15.

Hechos

Dos barcos, A y B, están en un través abierto amurados a estribor con una ligera brisa en su rumbo debido hacia la siguiente baliza, que está a cierta distancia. Inicialmente, B está libre a popa y directamente detrás de A, pero navega un poco más rápido y se compromete de por sotavento muy 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. Las obligaciones de B según la regla 12 se sustituyen por sus derechos como barco de sotavento según la regla 11 en el momento en que B y A se comprometen.
2. La regla 15 incorpora el principio de las reglas de que cuando el derecho de paso cambia de un barco a otro, el barco con el derecho de paso recién adquirido debe dar al otro barco espacio y tiempo para responder y, por lo tanto, una oportunidad justa para poder maniobrar y mantenerse separado. La obligación de B en virtud de la regla 15 no es continua; protege a A sólo temporalmente, y sólo si A responde rápidamente después de que comienza el compromiso (ver la definición de espacio).
3. La regla 11 exige que A se mantenga separado y, si esto requiere que orce, debe hacerlo enseguida. Si A lo hace, pero una parte de su casco, tripulación o equipamiento toca cualquier parte del casco, tripulación o equipamiento de B, A infringe la regla 11. Si se produce el contacto a pesar de que A haya orzado de forma marinera, B infringe la regla 15 al no haber dado a A espacio para mantenerse separado y A está exonerado por la regla 43.1(b) de su

incumplimiento de la regla 11. Sin embargo, si A ora más alto de lo necesario para mantenerse separado de B y, como resultado, provoca un contacto con B, A ha dado el espacio requerido por la regla 15 y no está 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

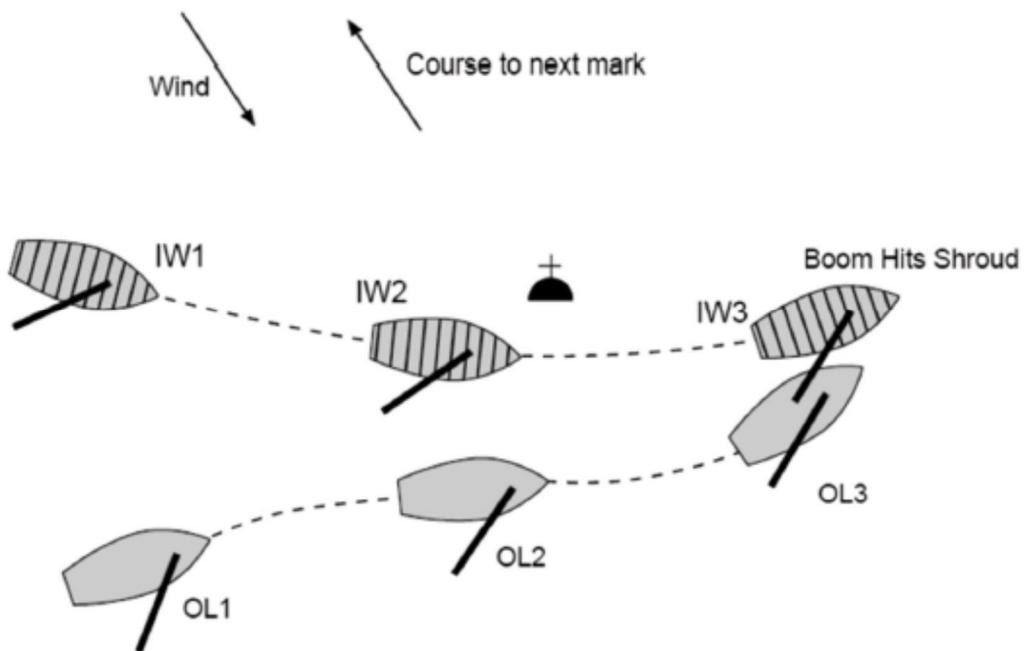
Regla 18, espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 43, exoneración

Después de que a un barco de barlovento con compromiso interior se le haya dado espacio en baliza, la regla 18 ya no se aplica, pero la regla 11 sigue aplicándose. El barco de barlovento interior debe mantenerse separado del barco de sotavento exterior, y el barco de sotavento puede orzar siempre que le dé espacio al barco de barlovento para mantenerse separado.

Hechos

Dos barcos de 15 pies (4,5 m), IW y OL, se acercaban a una baliza de sotavento que debían dejar a babor. El siguiente tramo era a barlovento. IW estableció un compromiso interior con OL mucho antes de que los barcos llegaran a la zona, y OL le dio a IW espacio para navegar hasta la baliza y rodear la baliza en un rumbo de ceñida. Después de que IW pasó la baliza, OL comenzó a orzar hasta su rumbo hacia la siguiente baliza. IW tardó más en virar al viento, y su botavara, que seguía muy abierta, tocó al timonel y los obenques de OL. En el momento del contacto, IW estaba a una eslora de casco desde la baliza y navegaba por debajo de un rumbo cerrado. No se produjeron daños ni lesiones. IW protestó contra OL según la regla 18.2 (b), y OL protestó contra IW según la regla 11.



El comité de protestas decidió que, debido a que IW no estableció rápidamente un rumbo de ceñida después de navegar hacia la baliza, se tomó más espacio del que tenía derecho según la regla 18.2(b). IW no negó esto, sino que lo atribuyó a que su escota de mayor corría desde el extremo de la botavara, a diferencia del en comparación con el aparejo central que usaba OL.

El comité de protestas desestimó la protesta de IW, estimó 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, y el cambio de rumbo necesario para navegar el rumbo era rodearla a un rumbo de ceñida. Por lo tanto, la regla 18.2 (b) requería que OL diera a IW espacio para navegar hacia la baliza y espacio para rodearla hacia un rumbo de ceñida, dejándola en el lado requerido y sin tocarla. Entre las posiciones 1 y 2 OL dio a IW espacio para navegar hacia la baliza y entre las posiciones 2 y 3 espacio para rodear la baliza en un rumbo de ceñida. Por lo tanto, OL no infringió la regla 18.2 (b).

El contacto, que fue el incidente que dio lugar a las protestas, se produjo en la posición 3. En ese momento, se le había dado a IW el espacio que necesitaba para navegar en un rumbo de ceñida hacia la baliza y alrededor de ella, dejándola por el lado prescrito sin tocarla. Por estas razones, la regla 18 no se aplicaba en el momento del contacto (ver regla 18.1).

Durante todo el incidente, la regla 11 exigía que IW se mantuviera separado de OL. IW navegó a una eslora de casco de distancia de la baliza en un rumbo por debajo de ceñida, y poco antes del contacto en la posición 3, IW infringió la regla 11 al no haberse mantenido separado.

Cuando OL orzó entre las posiciones 2 y 3, la regla 16.1 obligaba a OL a darle a IW espacio para poder mantenerse separado. OL orzó aproximadamente 30 grados mientras avanzaba dos esloras de casco. Incluso con un aparejo de escota de mayor en el extremo de la botavara, un barco navegado de forma marinera puede girar 30 grados y trimar su vela mayor adecuadamente mientras avanza dos esloras de casco. Por lo tanto, OL le dio a IW espacio para mantenerse separado y no infringió la regla 16.1.

IW no estaba exonerado por la regla 43.1 (b) por haber infringido la regla 11 porque, cuando lo hizo, estaba navegando a sotavento del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, y no dentro de él. OL pudo haber evitado el contacto con IW, por lo que OL infringió la regla 14. Sin embargo, aun habiéndola infringido, estaba exonerado por la regla 43.1(c) porque era el barco con derecho de paso y el contacto no produjo daños o lesiones. Era posible que IW hubiera evitado el contacto, y por lo tanto IW también infringió la regla 14. Sin embargo, debido a que IW no navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 16.1, no fue exonerado por la regla 43.1 (c).

La apelación de IW es desestimada. IW está descalificado según las reglas 11 y 14.

CASO 26

Regla 14, evitar contactos

Regla 16.1, alterar el rumbo

Regla 18.1, espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

Regla 43.1(c), exoneración

Regla 64.2, decisiones: penalizaciones

Un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar una colisión hasta que esté claro que el otro barco no se está manteniendo separado. Sin embargo, si el barco con derecho de paso pudo haber evitado la colisión y la colisión produjo daños, debe ser penalizado por haber infringido la regla 14.

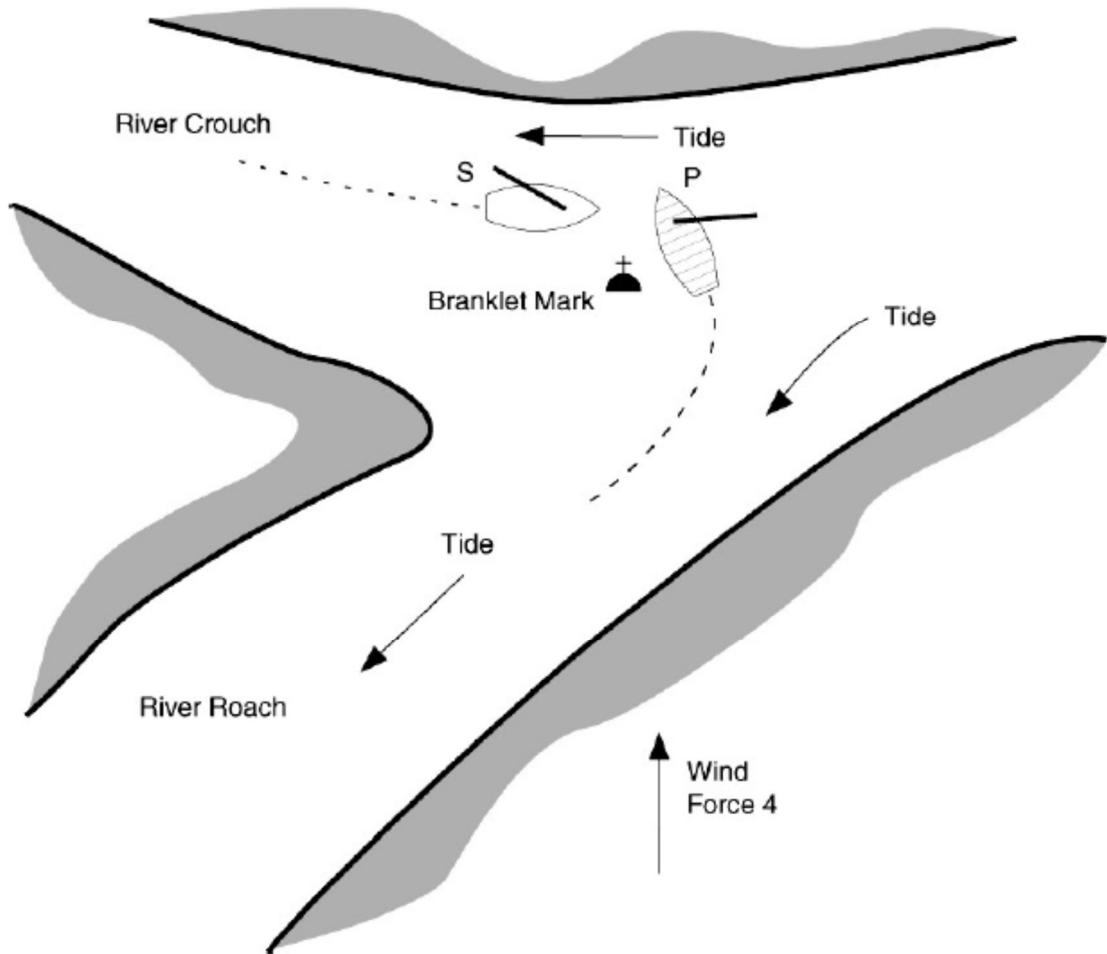
Hechos

Un Soling, S, y un 505, P, en pruebas distintas, se acercaban a la misma baliza en bordadas opuestas. P, que estaba arriando su spinnaker y orzando para dejar la baliza por babor, no sabía que S debía dejarla por estribor y que se estaba preparando para hacerlo.

P no escuchó ninguna voz y no se dio cuenta de la presencia de S hasta que los barcos estuvieron en las posiciones que se muestran en el diagrama, momento en el que la tripulación de P vio a S. Dio un grito de aviso y se quitó de en medio justo cuando la proa de S golpeó el casco de P detrás del mástil, causando daño.

P protestó contra S según la regla 14 con el argumento de que S podría haber evitado la colisión. S y dos testigos declararon que S no alteró en ningún momento su rumbo antes de la colisión. S, que protestó según la regla 10, afirmó que si hubiera cambiado de rumbo, habría infringido la regla 16.1.

El comité de protestas descalificó a P según las reglas 10 y 14. P apeló.



Decisión

P, como barco que debía mantenerse separado, no estuvo atento y no cumplió con sus deberes principales de mantenerse separado y evitar el contacto. Infringió tanto la regla 10 como la regla 14. Un propósito importante de las reglas de la parte 2 es evitar el contacto entre barcos. Para cumplir con la regla 14, todos los barcos, con o sin derecho de paso, deben estar atentos, especialmente cuando se acercan a una baliza. Si P lo hubiera hecho, se habría dado cuenta de la presencia de S antes y habría podido evitar la colisión.

La regla 18 no se aplicaba porque S y P no estaban obligados a dejar la baliza en la misma banda (ver regla 18.1).

S estaba obligado por la regla 14 a actuar para evitar el contacto con P en el momento en que estaba claro que P no se estaba manteniendo separado. Antes de las posiciones

mostradas en el diagrama, debería haberle quedado claro a S que los barcos estaban en rumbos convergentes y que P no se mantenía separado. En ese momento, S podría haber orzado y evitar el contacto con P. Tal cambio de rumbo por parte de S le habría dado a P más espacio para mantenerse separado y no habría infringido la regla 16.1. S infringió la regla 14 y, debido a que el contacto causó daño, no fue exonerada por la regla 43.1 (c) y debe ser penalizada (ver regla 64.2).

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

GBR 1971/4

CASO 27

Regla 2, navegación leal

Regla 13, virando por avante

Regla 14, evitar contactos

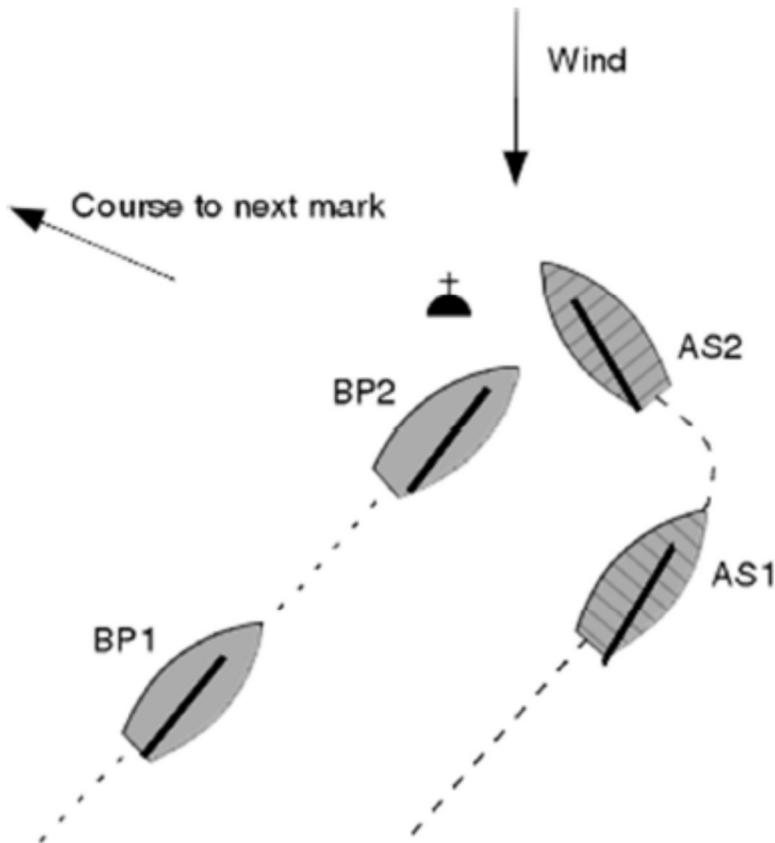
Regla 15, adquirir derecho de paso

Regla 43, exoneración

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

Hechos

AS estaba por delante de BP cuando llegó a la zona. Entre la posición 1 y 2, AS, una eslora de casco a sotavento y una eslora de casco por delante de BP, viró en cuanto llegó al layline de estribor. Casi de inmediato, BP, que navegaba a unos diez nudos, le golpeó y le causó daños. El comité de protestas descalificó a AS por infringir la regla 15. También descalificó a BP según la regla 2, señalando que sabía que AS iba a virar pero no hizo nada para evitar una colisión. BP apeló, afirmando que no estaba obligado a anticipar una virada ilegal.



Decisión

Después de que AS llegara a la zona, la regla 12 obligaba a BP a mantenerse separado de él y la regla 18.2(b) le obligaba a que le diera espacio en baliza. Ambas obligaciones terminaron cuando AS pasó de proa al viento (ver reglas 18.1 (a) y 18.2 (d)). Cuando AS pasó de proa al viento, BP se convirtió en el barco con derecho de paso según la regla 13 y conservó ese derecho de paso hasta que AS estableció un rumbo de ceñida amurado a estribor. En ese momento AS, habiendo adquirido el derecho de paso según la regla 10, estaba obligado por la regla 15 para dar espacio a BP para que se mantuviera separado.

La colisión ocurrió casi inmediatamente después de que AS estableciera un rumbo de ceñida amurado a estribor. Por lo tanto, BP necesitaba actuar para esquivarle antes de que AS estuviera en rumbo de ceñida. En ese momento, BP tenía el 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, como se establece en la regla 15, que un barco que está obligado a mantenerse separado por la acción de otro barco tiene derecho a tener suficiente tiempo y espacio para responder. Cuando AS adquirió el derecho de paso según la regla 10, no le dio a BP espacio para mantenerse separado e infringió la regla 15. Finalmente, AS infringió la regla 14 porque pudo haber evitado el contacto girando hacia babor después de pasar de proa al viento.

BP no actuó para evitar la colisión, pero ¿qué podía haber hecho? La regla 14 establece claramente que un barco con derecho de paso no necesita actuar para evitar el contacto hasta que esté claro que el otro barco no se mantiene separado. Dada su velocidad y la distancia a la que estaban después de que quedó claro que AS no se mantenía separado, BP tuvo quizás uno o dos segundos para decidir qué hacer y luego hacerlo. Si bien era obvio que AS tendría que virar para rodear la baliza, ninguna regla exigía que BP anticipara que AS iba a infringir una regla.

BP sí infringió la regla 10, pero fue exonerado de esa infracción por la regla 43.1(a) o la regla 43.1(b). BP no infringió la regla 14 porque no era razonablemente posible que hubiera podido evitar la colisión después de que AS infringiera la regla 13. BP no infringió ningún principio de la deportividad o el juego limpio y, por lo tanto, no infringió la regla 2.

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

CASO 28

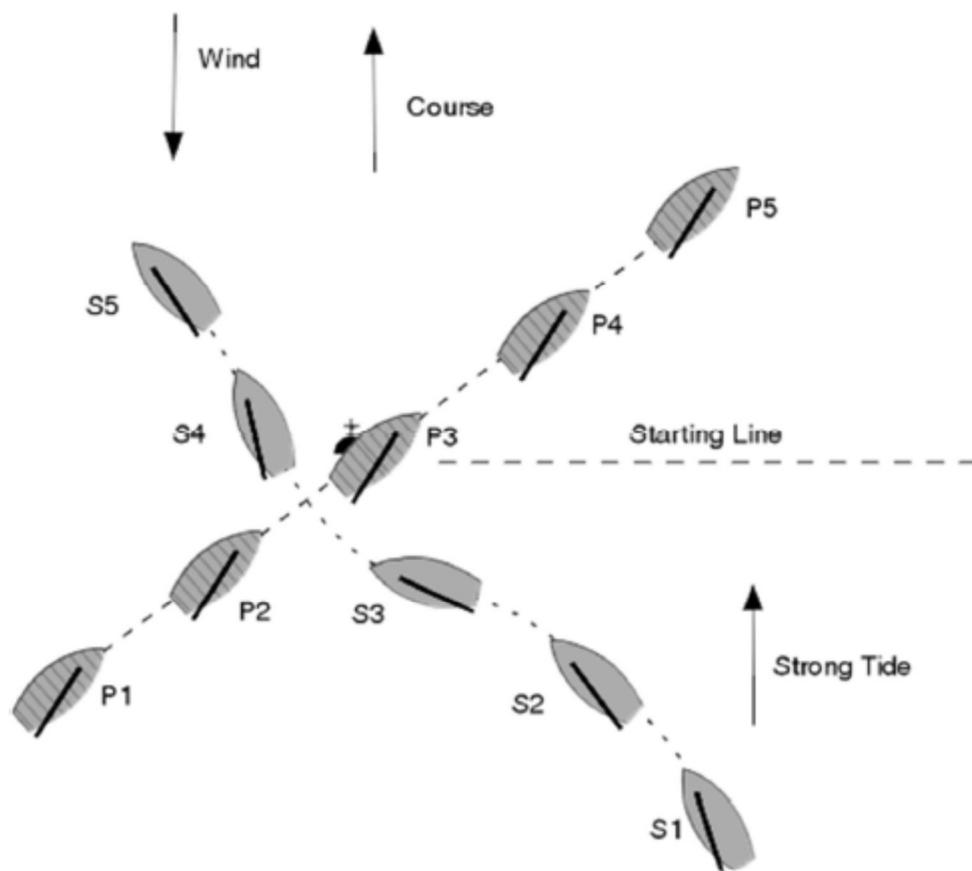
Regla 28.1, navegar la prueba

regla 32.1, acortar o anular después de la salida

regla 43.1(a), exoneración

regla A5.1, puntuaciones determinadas por el comité de regatas

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



Hechos

Cuando S y P, de ceñida, se acercaron al extremo de babor de la línea de salida, una fuerte corriente estaba empujándoles hacia la línea y la baliza de la línea de salida. Cuando S estaba a dos esloras de casco de la baliza, llamó 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 navegó sobre la baliza. Cuando S orzó para volver a un rumbo de ceñida, en un rumbo hacia el lado equivocado de la baliza, la baliza salió de debajo del casco de P y rebotó contra S. P no se penalizó, y S no regresó para salir entre las balizas de salida.

S protestó contra P según las reglas 10 y 31, y también solicitó una reparación, pidiendo que se anulara la prueba, citando la regla 32.1(c). El comité de protestas descalificó a P por infringir las reglas 10 y 31, denegó la solicitud de reparación de S y clasificó a S como DNS. La última decisión fue remitida a la autoridad nacional para su confirmación o corrección, junto con una pregunta: Si S hubiera regresado a la salida como lo exige la regla 28.1, ¿podría haberse anulado la prueba de acuerdo con la regla 32.1(c) debido a que la baliza se había movido?

Decisión

Aunque S tocó la baliza, no se podía esperar que anticipara cómo se iba a mover cuando otro barco la hubiera tocado. Por lo tanto, S fue exonerado por la regla 43.1(a) de haber infringido la regla 31 porque fueron las dos infracciones de P las que causaron que la baliza tocara a S. Sin embargo, S podría haber regresado y salido como lo exige la regla 28.1. El hecho de que la baliza de salida se haya movido no le exime de su obligación de salir.

Debido a que S no había salido, el comité de regatas actuó correctamente al clasificarle como DNS (ver la regla A5.1).

La regla 32.1 (d) deja bien claro que el criterio más importante para anular una prueba es que, por alguna razón, la seguridad o equidad de la competición se haya visto afectada 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 consecuencia de que P navevara sobre ella no justificaba la anulación de la prueba. De hecho, la posición exacta de una baliza cambia con frecuencia y de forma rutinaria como consecuencia del viento, la corriente, las olas o el hecho de que la haya tocado un barco, aunque su fondeo no se mueva. Tal movimiento es un riesgo que los competidores deben aceptar y no justifica la anulación de una prueba.

RUS 1971

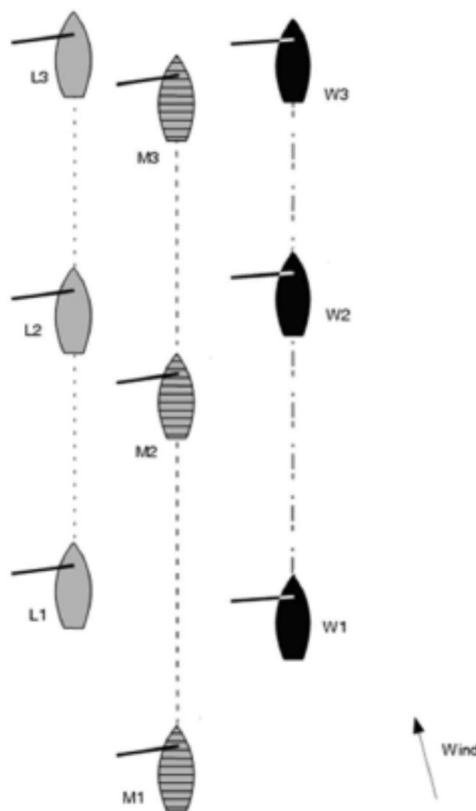
CASO 29

Definiciones, obstáculo

Regla 19.2(b), espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

Regla 19.2(c), espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

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



Hechos

Al navegar de empopada en un tramo a sotavento, W se comprometió con L cuando estaba a casi dos esloras de casco a barlovento de él. Posteriormente, M navegó hacia el

espacio entre L y W. Los tres barcos mantuvieron su rumbo sin estrechamiento del espacio entre L y W y sin contacto. W protestó a M por ocupar un espacio al que no tenía derecho, citando las reglas 19.2(b) y 19.2(c). La protesta se desestimó debido a que W le había dado espacio a M como lo exige la regla 19.2(b). W apeló.

Decisión

La regla 11 exigía que W se mantuviera separado de L durante todo el incidente. Si bien M estaba libre a popa de L, la regla 12 le obligaba a mantenerse separado de L, y después de que se comprometiera con L, la regla 11 requería que se mantuviera separado de L. Como muestra el diagrama, tanto M como W cumplían con estos requisitos.

Debido a que tanto W como M debían mantenerse separados de L durante todo el incidente, L fue un obstáculo para W y M durante ese tiempo (ver la penúltima frase de la definición de obstáculo). Sin embargo, debido a que L era un barco navegando, L no era un obstáculo continuo para ellos (ver la última frase de la definición de obstáculo). Cuando M se comprometió con W, la regla 19.2 (b) comenzó a aplicarse entre ellos. W estaba obligado a dar dar 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 aplicaba porque el obstáculo, L, no era un obstáculo continuo. M no infringió ninguna regla; por tanto, se desestima la apelación de W.

CASO 30

Definiciones, mantenerse separado

Regla 14, evitar contactos

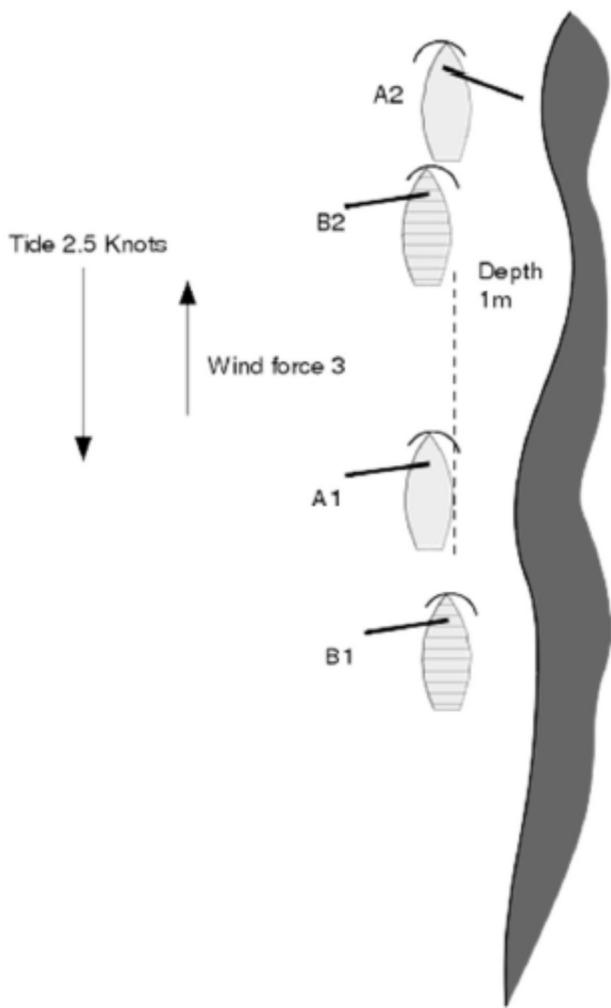
Regla 19, espacio para pasar un obstáculo

Regla 43, exoneración

Un barco libre a popa que debe mantenerse separado pero choca con el barco libre a proa infringe la regla del derecho de paso que era aplicable antes de que ocurriera la colisión. No obstante, un barco que pierde el derecho de paso al cambiar de bordada involuntariamente debe mantenerse separado a pesar de todo.

Hechos

Los barcos A y B navegaban de empopada amurados a estribor cerca de la orilla contra una fuerte corriente de marea vaciante con una brisa de fuerza 3. En la posición 1, A no estaba a más de media eslora libre a proa de B. B tapó a A, lo que hizo 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 según la regla 10. Se acordaron los hechos y ambos barcos fueron descalificados: B según la regla 12 porque, justo antes de que A trasluchara, B estaba demasiado cerca de A para mantenerse separado, y A según la regla 10 por no mantenerse separado de un barco amurado a estribor.



A apeló alegando que la acción de B le había obligado a infringir la regla 10. El comité de protestas, al hacer sus comentarios sobre la apelación, declaró que B había provocado tanto la trasluchada de A como la colisión al no haberse mantenido separado cuando ambos barcos estaban en la misma bordada.

Decisión

Los barcos pasaban cerca de tierra, que era un obstáculo y también un obstáculo continuo. Por lo tanto, se cumplían las condiciones para que se aplicara la regla 19. Sin embargo, debido a que los barcos no estaban comprometidos, no se

aplicó ninguna de las dos partes de la regla 19 que imponen una obligación a un barco (reglas 19.2 (b) y 19.2 (c)).

Cuando B estaba libre a popa de A, la regla 12 le exigía que se mantuviera separado, pero no lo hizo. Su infracción ocurrió antes de la colisión, en el momento en que A necesitaba por primera vez "realizar acciones para evitarlo" (consúltese la definición de mantenerse separado).

Cuando B chocó con A, también infringió la regla 14. Sin embargo, en ese momento tenía el derecho de paso según la regla 10 y, debido a que 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, aunque no tenía la intención de trasluchar. Infringió esa regla, pero sólo porque el incumplimiento de la regla 12 por parte de B hizo imposible que A se mantuviera separado. A no infringió la regla 14 porque no era "razonablemente posible" para él evitar el contacto.

En consecuencia, B fue debidamente descalificado por el comité de protestas en virtud de la regla 12. Sin embargo, A está exonerado por la regla 43.1 (a) de haber infringido la regla 10. La apelación de A se estima y debe ser reclasificado.

CASO 31

Deportividad y las reglas

Regla 2, navegación leal

Regla 26, sistemas de salida

Regla 29.1, llamadas: llamada individual

Regla 62.1, reparación

Regla 64.3, decisiones: decisiones sobre reparaciones

Señales de regata: señales de llamada, X

Cuando sí se hace la señal visual de llamada correcta para la llamada individual pero no se hace la necesaria señal sonora, y resulta que un barco llamado está en una posición que sí le permite oír una señal sonora pero no puede ver la señal visual y no regresa, tiene derecho a una 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 requerida por la regla 29.1 se hizo correctamente, pero la señal de sonido requerida no se hizo. Uno de los barcos llamados, A, no regresó, se le clasificó como OCS y luego solicitó una reparación con el argumento de que había salido simultáneamente con la señal de salida y que no había oído ninguna señal sonora de llamada.

El comité de protestas estableció que A no estaba completamente en el lado de presalida de la línea de salida en la señal de salida. Ajustó la puntuación de A al darle un puesto de llegada como compensación debido a la ausencia de la señal sonora. Esto cambió el puesto de llegada del barco B. B luego pidió una reparación, alegando que su puesto de llegada se vio afectado por lo que él creía que había sido una decisión incorrecta al haber dado un puesto de llegada a A. B no recibió reparación, y apeló basándose en lo que establece la regla 26, "la ausencia de una señal sonora no se tomará en cuenta".

Decisión

La regla 62.1 (a) contiene tres requisitos para conceder reparación. La primera es que haya ocurrido " una omisión o acción inadecuada ". Aquí, el comité de regata no hizo la señal sonora requerida por la regla 29.1, una omisión que fue claramente incorrecta. 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 clasificado como OCS. El tercer requisito es que un barco haya sufrido las consecuencias de la acción u omisión inadecuada " sin ninguna culpa por su parte ". Aquí, A no participó en hacer que el comité de regata omitiera la señal sonora y pensó que había salido correctamente.

El requisito de la regla 29.1 y de las señales de regata con respecto a la emisión de una señal sonora cuando se muestra la bandera X es esencial para llamar la atención de los barcos sobre el hecho de que uno o más de ellos están siendo llamados. Cuando la señal de sonido se omite de una llamada individual, y un barco llamado está en una posición en la que pueda escuchar una señal de sonido 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 reparación y debe cumplir con las reglas 28.1 y, si corresponde, con la regla 30.1. Si no lo hace, infringe esas reglas. Además, no cumple con el primer principio básico, la deportividad y las reglas, e infringe la regla 2.

Cuando se decide que un barco tiene derecho a reparación, la regla 64.3 requiere que el comité de protestas 'haga un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados'. La puntuación de la regata del barco o el puesto de llegada, debe reflejar el hecho de que, por lo general, cuando un barco retirado regresa al lado de presalida después de su señal de salida, sale algún tiempo después de los barcos que no han sido llamados. Se le debe fijar una compensación por ese tiempo.

Por lo que se refiere 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 únicamente a las señales de atención, de preparación, de un minuto y de salida. Cuando se hace la señal de llamada individual, se requieren tanto las señales visuales como las sonoras, 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 conceder reparación a A.

GBR 1974/7

CASO 32

Regla 86, modificaciones al reglamento de regatas regla 90.2(c), comité de regatas, instrucciones de regata, puntuación: instrucciones de regata

Un competidor tiene derecho a consultar exclusivamente el anuncio de regata o las instrucciones de regata por escrito para conocer todos los detalles relacionados con navegar el recorrido.

Hechos

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

1. Todas las pruebas se navegarán regidas por el Reglamento de Regatas a Vela, excepto lo que se modifica a continuación.
2. Se celebrará una sesión informativa en el salón del club 60 minutos antes de la salida de la primera prueba de cada día.
3. El recorrido acortado se señalará con dos sonidos y el izado de la bandera S y la bandera de la clase. Los barcos de esa clase deberán rodear la baliza que está a punto de rodear el barco que vaya en cabeza y se dirigirán directamente a la línea de llegada. Esto modifica el significado de la bandera S en las señales de regata.

En una de las sesiones informativas, el oficial de regata intentó aclarar la frase "ir directamente a la línea de llegada" del punto 3, indicando que cuando se acorta el recorrido, todos los barcos deben cruzar la línea de llegada en dirección a barlovento.

Con esto se pretendía asegurar que todas las clases, algunas de las cuales podrían terminar desde diferentes balizas, terminarían en la misma dirección, incluso aunque 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 sesión 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 el lado de su recorrido, era necesario que esos barcos la cruzaran navegando de empopada.

Los seis barcos fueron clasificados como no terminados y buscaron reparación. Los barcos alegaron que el comité de regatas había cambiado incorrectamente la definición de terminar y que no había cumplido con los requisitos de la regla 90.2(c). El comité de protestas estimó sus solicitudes de reparación por los motivos que habían citado.

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

Decisión

La apelación se desestima. Las declaraciones del oficial de regata supusieron algo más que una mera aclaración. Esto se ve corroborado por el hecho de que los barcos que no asistieron al briefing actuaron como lo hicieron. Los competidores tienen derecho a mirar exclusivamente el anuncio de regata y las instrucciones de regata, y cualquier enmienda a las mismas, para conocer todos los detalles del recorrido, y la regla 90.2(c) requiere que los cambios a las instrucciones de regata se hagan por escrito. Además, la regla 86.1 no permite que ni el anuncio de regata ni las instrucciones de regata puedan cambiar la definición de terminar o la definición de cualquier otro término definido en las Definiciones. (Pueden ocurrir excepciones cuando se aplican las reglas 86.2 o 86.3).

CASO 33

Definiciones, libre a popa y libre a proa; compromiso

Regla 19.2(b), espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

Regla 20.1, espacio para virar por avante en un obstáculo: voz

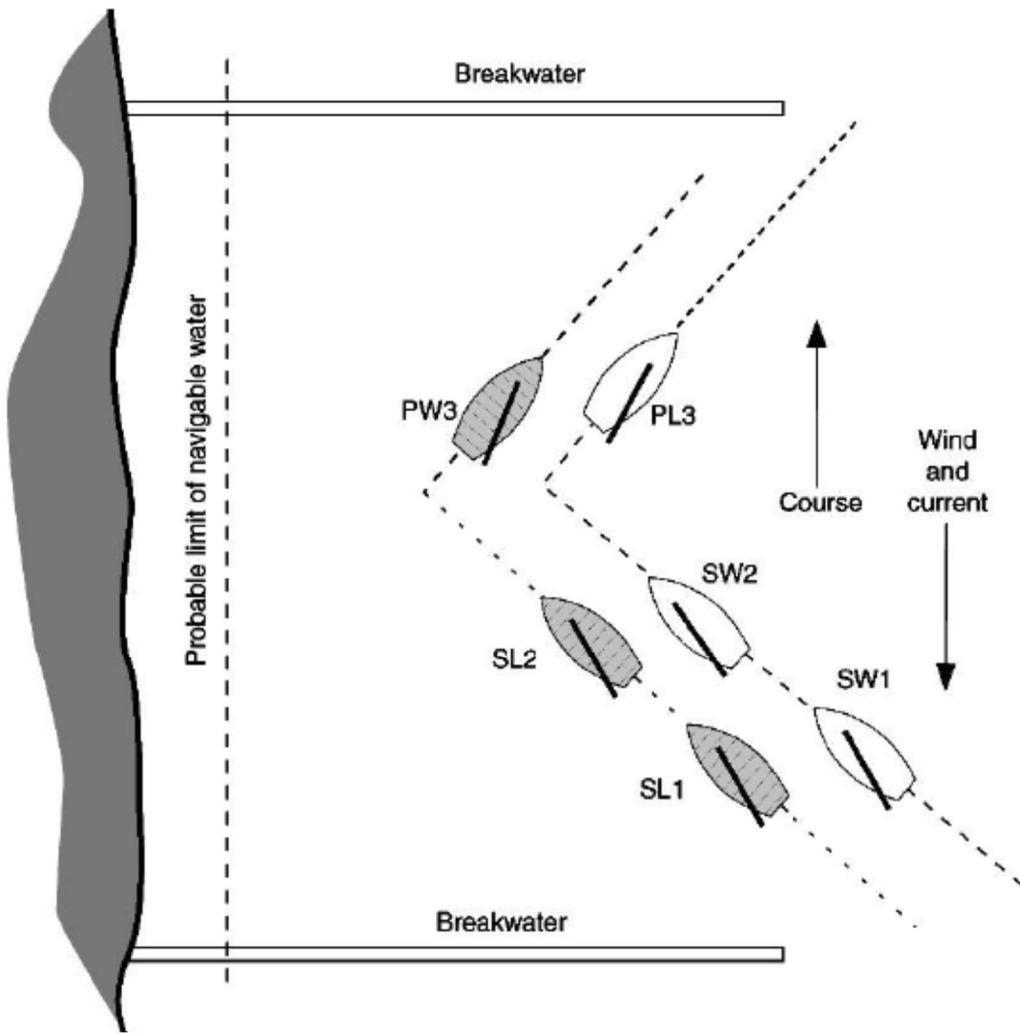
Regla 20.1, espacio para virar por avante en un obstáculo:

Respuesta

Cuando un barco que se acerca a un obstáculo pide espacio para virar pero lo hace antes del momento en el que necesita comenzar el procedimiento descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de manera segura, infringe la regla 20.1(a). Sin embargo, aunque la voz que dé infrinja la regla 20.1(a), el barco llamado debe responder. Un barco con compromiso 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 rompeolas que se extienden desde la orilla a intervalos bastante regulares con una cantidad y profundidad de agua razonables entre ellas. Para ser competitivo al enfrentarse a una corriente contraria, es ventajoso virar entrando y saliendo del área entre los rompeolas adyacentes. SL y SW, barcos pequeños quillados, entran en una de estas áreas comprometidos, amurados a estribor. En ausencia de SW, SL viraría en un punto donde, amurado a babor y de ceñida, simplemente libraría el final del siguiente rompeolas.



Pregunta 1

Si SL pidiera espacio para virar en la posición 2, ¿estaría SW obligado a responder como lo 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 aunque en la posición 2 SL aún no estuviera en peligro de encallar y su voz pudiera infringir la regla 20.1(a). Para evitar infringir la regla 20.1(a), SL no debe dar la voz antes del momento en que necesita comenzar el proceso descrito en la regla 20 para evitar el obstáculo de manera segura.

Hechos adicionales para la pregunta 2

SL no pide espacio para virar. Sin embargo, SW vira entre las posiciones 2 y 3 en un punto donde, después de completar su virada, su rumbo de ceñida pasa justo a sotavento del final del siguiente rompeolas. Al ver que SW comienza a virar, SL inmediatamente comienza a virar también.

Pregunta 2

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

Respuesta 2

Sí. Cuando SW vira, SL puede virar sin infringir una regla. Cuando SW vira 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 con respecto al viento real (consúltese la definición de libre a popa y libre a proa; compromiso). Comienza un nuevo compromiso cuando SL pasa de proa al viento, momento en el que los barcos vuelven a estar en la misma bordada. Despues de que comience el nuevo compromiso, PL, al arribar, puede darle espacio a PW entre él y el rompeolas. Por lo tanto, se aplica la regla 19.2(b) y, siempre que PL y PW se mantengan comprometidos, exige que PL le dé a PW ese espacio.

GBR 1975/8

CASO 34

Regla 2, navegación leal

Regla 62.1(d), reparación

Regla 69.2, mal comportamiento: acción por un comité de protestas

Estar marcando a otro barco puede ser una infracción de la regla 2 y servir de fundamento para conceder una reparación y para actuar conforme a la regla 69.2.

Hechos

Cuando comenzó la sexta y última prueba de una serie 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 competidores.

A cruzó la línea prematuramente y fue llamado por un megáfono fuertemente. Aproximadamente a 70 o 100 metros más allá de la línea de salida, dio la vuelta, pero había navegado sólo unos 20 a 30 metros hacia la línea cuando se encontró con B, que había salido correctamente. En lugar de continuar hacia el lado de presalida de la línea, A se volvió y comenzó a obstaculizar a B haciéndole un marcaje de cerca.

El comité de regatas volvió a llamar a A diciéndole que todavía estaba por encima de la línea y éste hizo un gesto dándose por enterado, pero A continuó navegando el recorrido, haciéndole un marcaje a B durante todo el tramo de barlovento. Cuando A y B llegaron a la baliza de barlovento, eran el penúltimo y el último respectivamente, con lo cual A se retiró. B finalmente terminó en el puesto 22.

Dado que para el comité de regata era obvio que A continuaba compitiendo únicamente con el propósito de obstaculizar a B, protestó contra A según la regla 2. A, que había sido clasificado como OCS, fue descalificado por el comité de protestas por infringir la regla 2 y, por lo tanto, le clasificó con una 'descalificación que no es excluyente'. Éste

apeló, afirmando que creía que había 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 lo exige la regla 28.1 y que esa fue una decisión suya. Los hechos no están sujetos a apelación. La decisión del comité de protestas fue apropiada. B podría haber solicitado reparación y tenía derecho a recibirla de conformidad con la regla 62.1(d). Los hechos demuestran una infracción a la deportividad y, por lo tanto, a la regla 2. El comité de protestas también podría haber convocado una audiencia conforme a la regla 69.2, como resultado de lo cual podría haber descalificado a A de toda la serie o tomado otra acción según la regla 69.2(h). A no habría infringido la regla 2 si hubiera regresado al lado de presalida 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 le hubiera hecho un marcaje de cerca.

Ver el caso 78.

NOR 1975/1

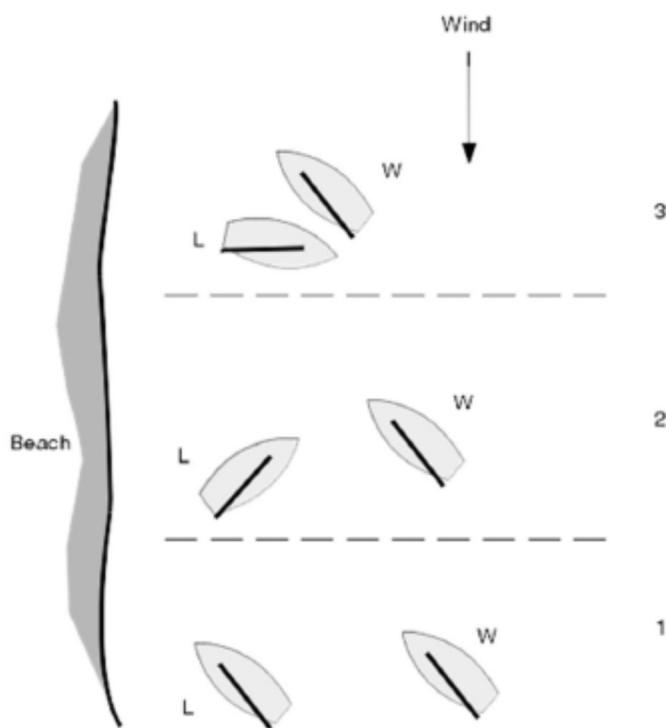
CASO 35

Regla 20.2(c), espacio para virar por avante en un obstáculo: respuesta

Cuando a un barco se le pide espacio para virar en una obstrucción y responde "vira tú", y el barco que llama puede virar y evitar al barco llamado de forma marinera, el barco llamado ha cumplido con la regla 20.2 (c).

Hechos

Cuando dos barcos en ceñida se estaban acercando a tierra, L pidió a W espacio para virar. W respondió "Vira tú" y L luego viró inmediatamente. Después de virar, L arribó de forma marinera y pasó por detrás de la popa de W, a una distancia de tres pies (1 m) o más. L protestó 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 decidió que W no había dado espacio como lo exige la regla 20.2(c) y le descalificó. W apeló.



Decisión

la apelación de W se estima y se le debe reponer. Las acciones de L mostraron que tenía espacio para virar y evitar a W. W, por lo tanto, cumplió con su obligación conforme a la regla 20.2 (c).

USA 1976/189

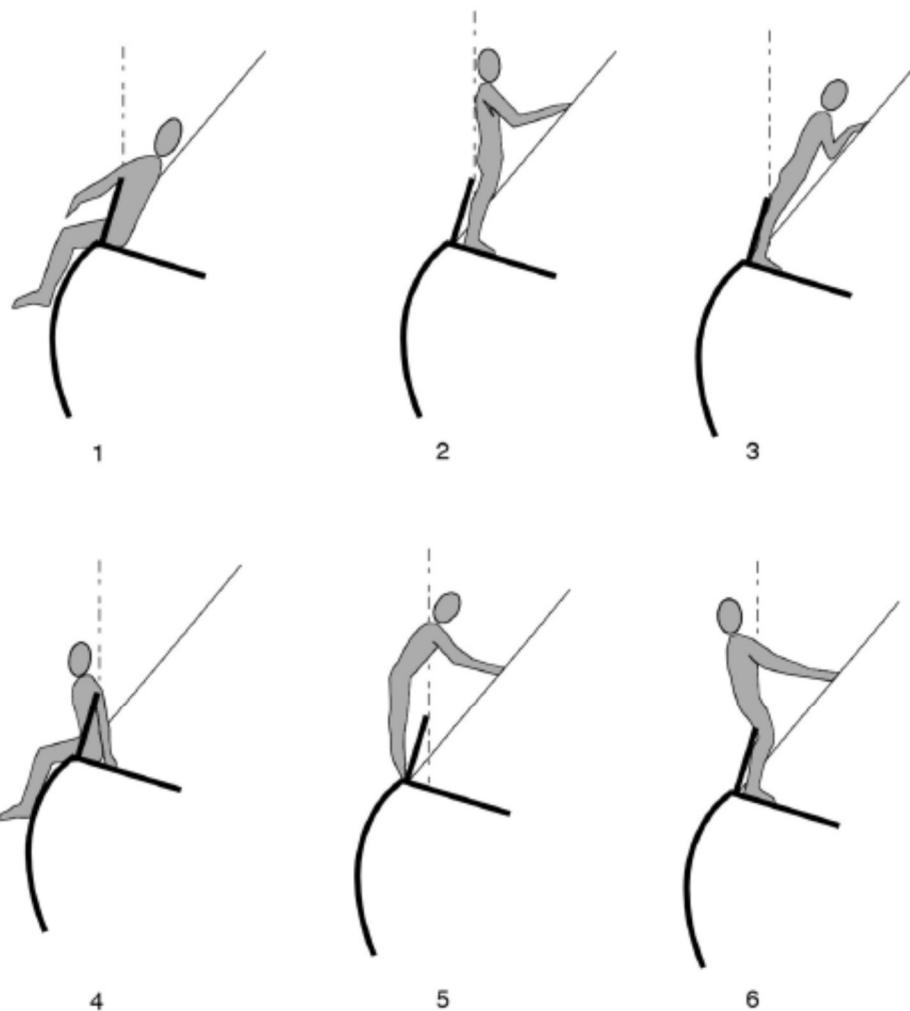
CASO 36

Regla 49.2, posición de los tripulantes; guardamancebos

Posición de los tripulantes respecto a los guardamancebos.

Hechos

Un barco en una clase offshore, cuando iba de ceñida, tenía a un miembro de la tripulación posicionado, durante varios minutos en dos ocasiones, junto a los obenques con los pies en la cubierta y las piernas adentro pero tocando los guardamancebos. Si bien su torso estaba sustancialmente erguido, parte de él estaba fuera de la borda por el lado de 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 del tripulante. 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 solo guardamancebos, la posición 4 infringe la regla. En barcos equipados con dos guardamancebos, un miembro de la tripulación sentado mirando hacia afuera con la cintura dentro del guardamancebos inferior y la parte superior de su cuerpo 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 62.1(a), reparación

Cada prueba de un evento es una prueba independiente. En un evento de varias clases, la anulación puede ser adecuada para algunas clases, pero no para todas.

Hechos

En la tercera prueba de un evento para cada una de las 15 clases offshore, todas las clases navegaron el mismo recorrido en el que ocurrió que una baliza del través se había movido casi una milla (1,6 kilómetros) fuera de posición. Varios barcos de varias clases solicitaron reparación por ese motivo. La baliza se movió fuera de 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 una reparación, alegando que la anulación de sus pruebas era inadecuada. Se denegó la reparación. Apelaron.

Decisión

El comité de protestas cometió el error de no distinguir entre los diferentes procedimientos según los cuales se puede anular una prueba. El comité de regatas podría haber anulado las pruebas de acuerdo con la regla 32.1(c) porque la baliza estaba fuera de posición. Sin embargo, no lo hizo y pareció estar conforme con que las pruebas se dieran por válidas.

Si el comité de protestas hubiera abordado la cuestión clase por clase, y prueba por prueba, se habría encontrado con que no se cumplía ningún requisito ni había necesidad de anular las pruebas de las dos últimas clases. Puede haber razones suficientes para anular las pruebas de algunas clases, pero el comité de protestas se equivocó cuando anuló las pruebas de las clases en las que no se había solicitado reparación. Su decisión de hacerlo fue una "acción indebida"

en el sentido de la regla 62.1(a). Se estiman las apelaciones y todos los barcos de las pruebas de las dos clases en cuestión se reponen en sus puestos de llegada.

USA 1977/200

CASO 38

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar

El Reglamento Internacional para la Prevención de Abordajes en el Mar (RIPAM) tiene por objeto garantizar la seguridad de los buques en el mar evitando situaciones que puedan dar lugar a colisiones. Cuando las reglas de derecho de paso del RIPAM reemplazan a las reglas de la parte 2, efectivamente prohíben que un barco con derecho de paso cambie de rumbo hacia el barco obligado a mantenerse separado cuando está cerca de ese barco.

Hechos

El anuncio de regata de una regata nocturna, entre la puesta del sol y el amanecer, reemplazaba las reglas de la Parte 2 con las reglas de derecho de paso del RIPAM.

Alrededor de las 00.30, L y W estaban amurados a estribor en rumbos paralelos separados por dos esloras de casco. 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 alteró el rumbo para amurarse a estribor, lo que obligó a W a responder para evitar una colisión. W protestó contra L con el argumento de que "por la noche estaba prohibido orzar". El comité de protestas estimó la protesta de conformidad con el RIPAM, Parte B, Sección II, Regla 17. L apeló alegando que el comité de protestas había aplicado incorrectamente las reglas del RIPAM pertinentes.

Decisión

La Regla 13 (a) del RIPAM establece que "todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado." y la Regla 13 (b) establece que "se considerará como buque que alcanza a todo buque que se aproxime a otro desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre una posición tal respecto del buque alcanzado, que de noche

sólo le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado. En el caso que nos ocupa, W era el buque que alcanza. La Regla 13 (d) establece que "ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se da en este Reglamento, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía".

El buque alcanzado, en este caso L, tiene obligaciones para con el buque que alcanza. Estos están en la Regla 17, que establece, en lo que aquí interesa, que "cuando uno de los dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, éste último mantendrá su rumbo y velocidad." Esta es la regla que prohíbe la maniobra de regata conocida como 'orzar' mientras los barcos estén tan cerca que la orzada de L vaya a obligar a W a alterar el rumbo para evitar el contacto. Por lo tanto, se desestima la apelación de L y se confirma la decisión del comité de protestas de penalizarle.

CAN 1976/32

CASO 39

La deportividad y las reglas

Regla 60.2(a), derecho a protestar; derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

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

Hechos

A lo largo de una serie de cinco pruebas, A compitió con una tripulación de tres. 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. Esta fue la primera protesta relacionada con el asunto. Se inadmitió porque los cascos de los barcos que protestaban tenían más de 6 metros de eslora, pero ninguno de los barcos tenía bandera roja. Esta decisión fue apelada con el argumento de que el comité de regata debería, por iniciativa propia, haber protestado contra A en todas las pruebas.

Decisión

Como se dispone en la regla 63.5, la protesta no fue válida porque no se mostró una bandera roja como lo requiere la regla 61.1(a). Estimar esta apelación supondría llegar a conclusión de que un comité de regata debe conocer las reglas de clase de todas las clases, y que luego tiene la obligación de hacerlas cumplir cuando los miembros de la clase no lo hacen. Un comité de regata no tiene tal obligación. Además, la regla 60.2(a) es claramente discrecional, ya que dice que "Un comité de regatas puede (énfasis agregado) protestar contra un barco".

Como se establece en el primer Principio Básico, la deportividad y las reglas, "En el deporte de la vela los participantes se rigen por un conjunto de *reglas* y se espera de ellos que las cumplan y las hagan cumplir". Por lo tanto, la responsabilidad principal de hacer cumplir las reglas recae en los competidores.

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

CAN 1977/35

CASO 40

Regla 46, responsable

Regla 75, inscribirse en una regata

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

Hechos

En una serie, A fue inscrito por el propietario, quien estuvo a la caña en la prueba 1. En las pruebas 2 y 3, fue a la caña otra persona de la que no se había recibido ninguna inscripción. El comité de regatas protestó contra el barco, alegando que había infringido la regla de clase 11(e) en las pruebas 2 y 3. La regla de clase 11(e) dice: "La distribución de funciones entre el patrón y la tripulación quedará totalmente a discreción del patrón, a menos que se estipule lo contrario en las instrucciones de regata".

El comité de protestas decidió que A no estaba inscrito y que no era un participante en las pruebas 2 y 3 y clasificó al barco como DNS en esas pruebas, indicando que la regla de clase 11(e) no permitía la sustitución permanente del tripulante a la caña durante una o varias pruebas completas, ya que el único propósito de hacer eso sería mejorar las posibilidades de que un barco ganara una serie. A apeló.

Decisión

Se estima la apelación de A. El propietario de un barco puede designar a otra persona para que lleve la caña. Es el barco quien se inscribe en un evento (ver la regla 75) y, a menos que se indique específicamente lo contrario en las reglas de la clase, el anuncio de regata o las instrucciones de regata (lo que no fue así en este caso), es un asunto del propietario

o de otra persona responsable decidir quién lo gobierna en cada momento, siempre que no se infrinja la regla 46. A se inscribió correctamente en el evento, y su puntuación en la serie se debe basar en sus puestos de llegada en las tres pruebas.

GBR 1977/2

CASO 41

Definiciones, libre a popa y libre a proa; compromiso

Definiciones, obstáculo

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

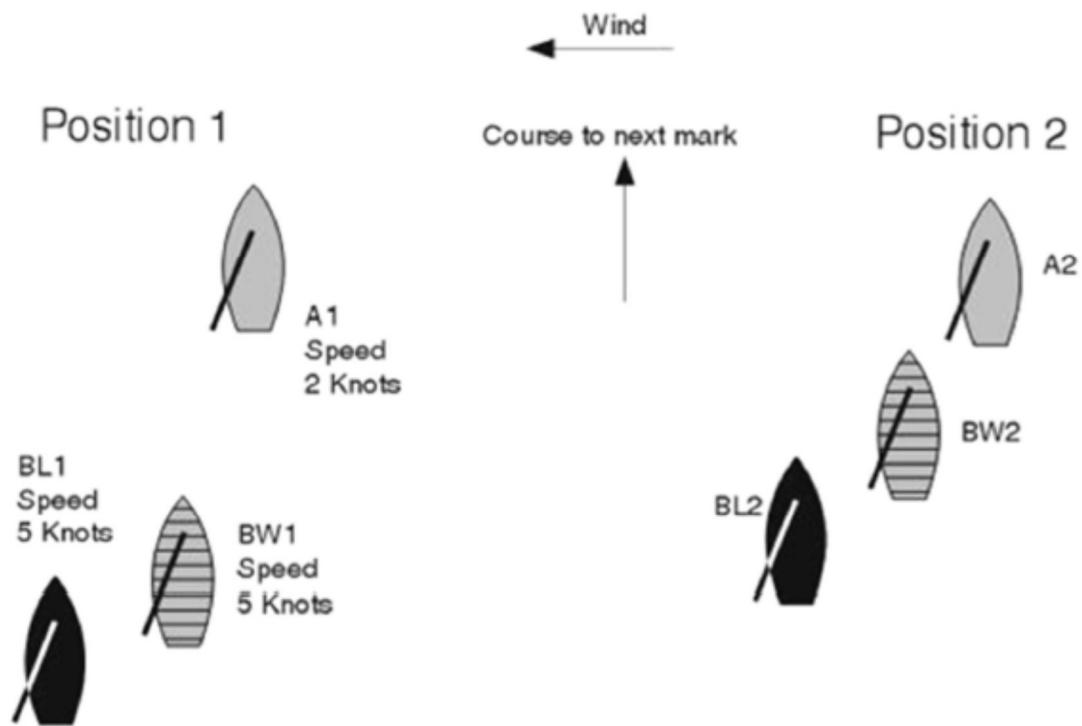
Regla 12, en la misma bordada, no comprometidos

Regla 19.2, espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

Análisis sobre cómo se aplican la regla 19.2(b) y las definiciones de obstáculo y de libre a popa y de libre a proa; el compromiso existe cuando dos barcos comprometidos en la misma bordada adelantan y pasan por sotavento a un barco que va por delante en la misma bordada. No hay obligación de dar una voz para pedir espacio en un obstáculo, pero es prudente hacerlo.

Hechos

Los barcos BL y BW, comprometidos y amurados a estribor, están adelantando al barco A, también amurado a estribor pero moviéndose más lentamente. Antes de que los barcos alcanzaran la posición 1, BW había adelantado 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 por sotavento de A en la posición 2?

Respuesta 1

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

Mientras BW y BL están adelantando a A, la regla 12 exige que BL y BW se mantengan separados de A. Por lo tanto, A es un obstáculo tanto para BL como BW. Sin embargo, A no es un obstáculo continuo, como deja en claro la última frase de la definición de obstáculo. BL puede optar por pasar a A por cualquier lado (ver 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 todavía 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 entre él y A, el obstáculo.

Cuando BW se compromete con A, las reglas aplicables cambian: BL se compromete con A porque BW está entre A y BL (ver la cuarta frase de la definición de libre a popa y libre a proa, comprometidos); la regla 12 deja de aplicarse; BL y BW obtienen el derecho de paso de acuerdo con 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 le den espacio a A para que se mantenga separado; y, tan pronto como pueda hacerlo, la regla 19.2(b) requiere que A le dé espacio a BW entre A y BL.

Pregunta 2

Cuando un barco tiene derecho a espacio de acuerdo con la regla 19.2(b), ¿está obligado a dar una voz para pedir espacio?

Respuesta 2

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

GBR 1977/6

CASO 42

Suprimido

CASO 43

Definiciones, libre a popa y libre a proa, compromiso

Regla 10, en bordadas opuestas

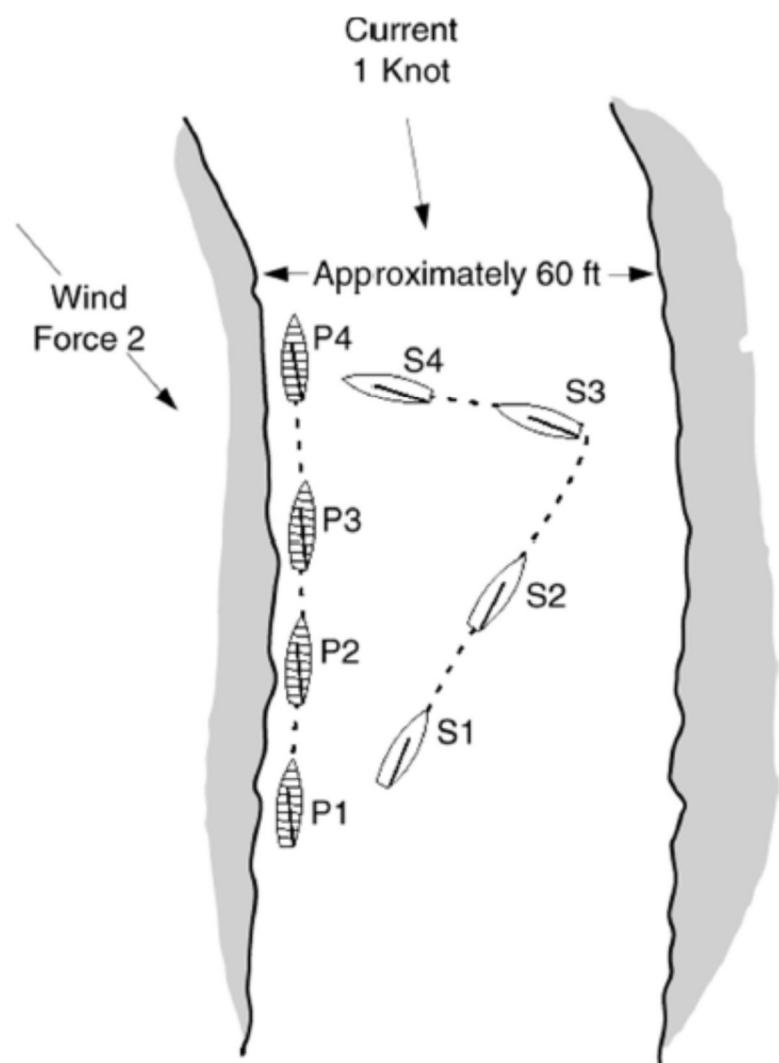
Regla 14, evitar contactos

Regla 19.2(b), espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

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

Hechos

P navega río arriba, ciñendo amurado a babor, muy cerca de la orilla. S, que no puede ceñir tanto como P, se ve obligado a navegar lejos de la orilla. Luego vira a estribor e inmediatamente grita 'estribor' a P. P sigue navegando y, cuando alcanza una posición en la que no puede orzar sin embarrancar ni sin chocar con S, pide espacio a S.



Pregunta

¿Qué regla o reglas se aplican?

Respuesta

P está sujeto a la regla 10 y debe mantenerse separado. La regla 14 también exige que P evite el contacto si es razonablemente posible. S establece el derecho de paso sobre P cuando vira a estribor, pero debe observar las reglas 13 y 15. S cumple con el requisito de la regla 13 al no virar tan cerca que P tenga que actuar para evitarle antes de que S alcance su rumbo de ceñida. Después de que S adquiere el derecho de paso sobre P según 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 navegan 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, no se requiere que S le dé espacio a P en respuesta a la voz pidiendo espacio de P. Sin embargo, después de que queda claro que P no se está manteniendo separado, la regla 14 requiere que S, si es razonablemente posible, evite el contacto con P. S correría el riesgo de ser descalificado si hubiera un contacto que causara daño o lesión.

GBR 1978/5

CASO 44

Regla 5, reglas que rigen a las autoridades organizadoras y a los jueces

Regla 62, reparación

Regla 64.1(c), decisiones: forma de valoración de la prueba (el RRV dice estándar de prueba), mayorías para las decisiones y reclasificación de una solicitud.

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

Hechos

En las instrucciones de regata para un evento de clases múltiples, la instrucción 18 preveía que la línea de salida y la primera baliza se habían de colocar de modo que el primer tramo se navegara a barlovento. Después de que el comité de regatas lo montara y saliera una clase, la clase Finn era la siguiente en salir, pero la primera baliza no se podía mover, ya que la clase anterior aún estaba navegando hacia ella y le faltaba mucho. Cuando salieron los finn, ninguno pudo alcanzar la primera baliza de un solo bordo, pero la posterior rolada del viento permitió que algunos lo hicieran. El barco A presentó una protesta pretendidamente ante el 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 estaba convencido de que el primer tramo del recorrido no era, como debía haber sido, un tramo a barlovento tal como se establecía en las instrucciones de regata. Por otro lado, no encontró pruebas que sugirieran que, según los términos de la regla 62.1(a), la puntuación o el puesto de A en la prueba o serie, sin ninguna culpa por su parte, se hubiera empeorado porque el primer tramo no era un tramo a barlovento. El comité de protestas dictaminó que los resultados de la prueba se debían mantener.

A apeló, afirmando que su protesta no se había basado en una solicitud de reparación según la regla 62.1(a). Sino que

se basó simplemente en el hecho de que el comité de regatas no había cumplido con la instrucción de regata 18, que era una regla, junto 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 62.1(a), que, en su opinión, era incorrecta. Permitir que una prueba se mantuviera cuando no había sido navegada como lo requieren las reglas contraviene la regla 5 y no puede entrar dentro del ámbito de aplicación de la regla 62.1(a).

Decisión

El reglamento de regatas no permite que a un comité de regata se le proteste o se le sancione. Sin embargo, el comité de protestas reconoció que la supuesta protesta de A era inválida pero cumplía con los requisitos de una solicitud de reparación válida según las reglas 62.1(a) y 62.2, y actuó correctamente de conformidad con la regla 64.1(c) para tratarla en consecuencia. Entendió que no había pruebas de que la puntuación o el puesto de A hubieran empeorado por una acción u omisión inadecuada del comité de regatas. En consecuencia, se desestimó la apelación de A.

GBR 1978/8

CASO 45

Definiciones, terminar

Regla 62.1(a), reparación

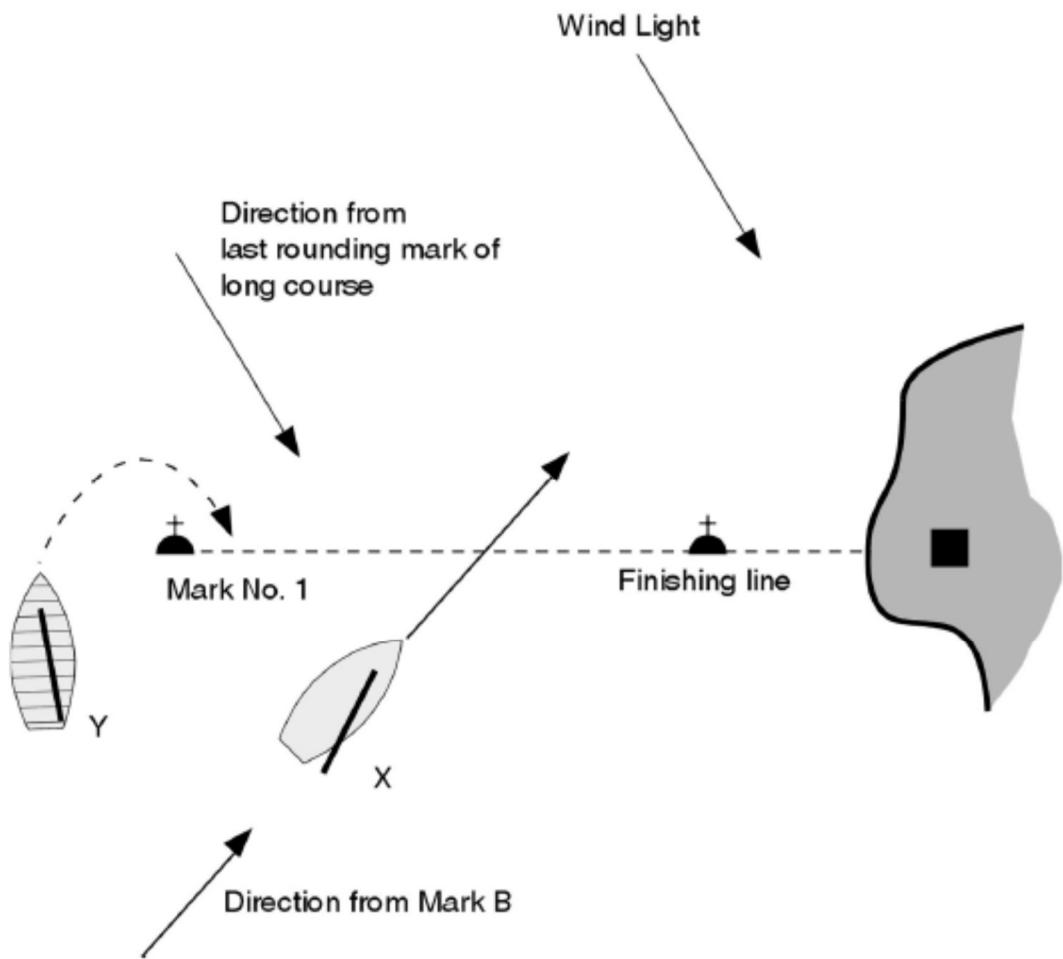
Regla 64.3, decisiones: decisiones sobre reparaciones

Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos que compiten gana o pierde como consecuencia de ese error, una forma apropiada y justa de reparación es puntuar a todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.

Hechos

A lo largo del día, la clase navegó dos pruebas. Después de la primera prueba, en la que los barcos terminaron dejando la baliza 1 a estribor, el viento amainó. En consecuencia, el oficial de regata estableció un segundo recorrido más corto e hizo un cambio en las instrucciones de regata indicando que, aunque la baliza B era la última baliza que había que rodear, la baliza 1 debía dejarse a estribor. La misma baliza de la línea de llegada se estaba utilizando para otra prueba que aún usaba el recorrido más largo con un último tramo de empopada, y se le había aconsejado al oficial de regata que no estableciera recorridos que pudieran llevar a que diferentes barcos pasaran una baliza de llegada o cruzaran la línea de llegada en direcciones opuestas.

X y otros dos barcos terminaron dejando la baliza 1 a babor y se les puntuó DNF. Y, seguidos por el resto de la flota, navegaron el recorrido establecido por el cambio a las instrucciones de regata, dejando la baliza 1 a estribor. Por lo tanto, navegaron con una llegada "en gancho" como se muestra en el diagrama.



X solicitó una reparación alegando que el comité de regatas no había aplicado correctamente la definición de terminar cuando concedió el primer puesto a Y, en vez de a X, que había sido el primer barco en terminar como lo requiere la definición. El comité de protestas dio una reparación, acordó que X y los otros dos barcos habían terminado correctamente y los repuso en la prueba. Para los barcos que no terminaron así, el comité aplicó su criterio discrecional conforme a la regla 64.3 para 'hacer un arreglo lo más justo posible para todos los barcos afectados'. Ajustó las puntuaciones de la prueba de acuerdo con el orden en que todos los barcos cruzaron la línea de llegada, sin importar la dirección en la que lo cruzaron.

X apeló contra el nuevo orden de llegadas, alegando que la redacción de la definición de terminar era inequívoca y afirmando que tal arreglo anularía la definición y frustraría

su propósito, que, en su opinión, era evitar las llegadas "en gancho".

Decisión

La apelación de X es desestimada. Debido a que la instrucción de regata que estaba en conflicto con la definición de terminar no era válida, dictarla fue una acción inadecuada del comité de regatas que dejaba a los tres barcos en situación de solicitar una reparación conforme a la regla 62.1(a). Ninguno de los barcos ganó o perdió como resultado del error del comité de regatas, por lo que la reparación que se concedió fue apropiada. También fue un arreglo lo más justo posible para todos los barcos afectados, como lo exige la regla 64.3.

GBR 1979/1

CASO 46

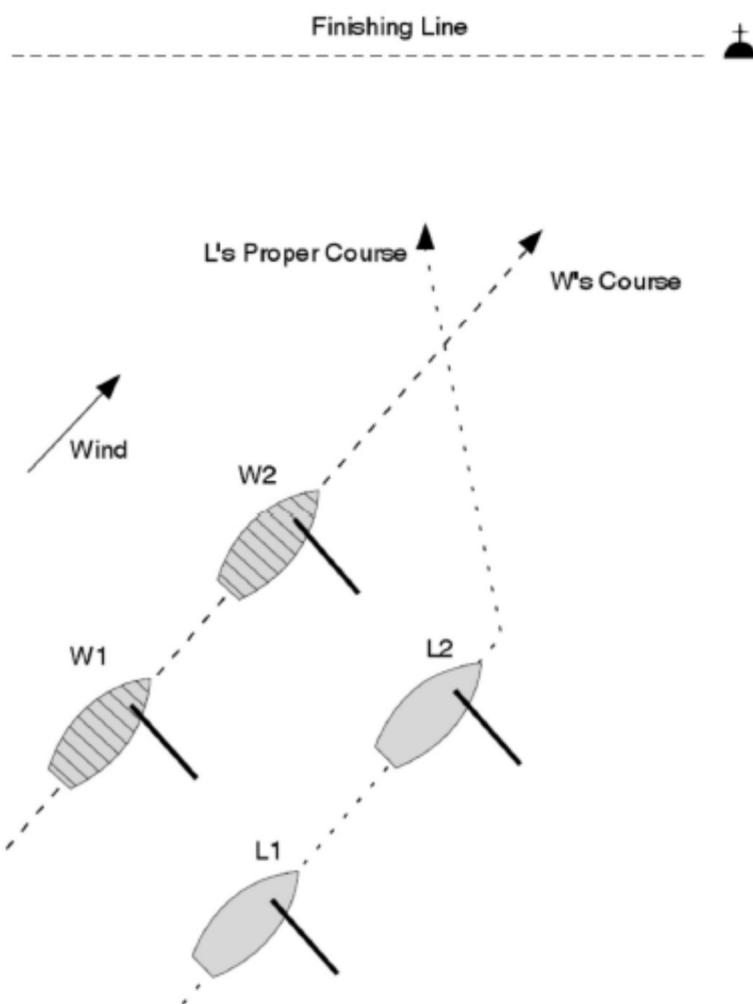
Definiciones, rumbo debido

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

Regla 16.1, alterar el rumbo

Regla 17, en la misma bordada; rumbo debido

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



Hechos

Durante algún tiempo, W había estado navegando casi en popa redonda en un rumbo recto 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 las esloras de su casco por sotavento de W. En ausencia de W, L habría navegado a un rumbo más alto directamente hacia la línea. Para poder hacerlo, dio una voz a W para que subiera (para

que se pusiera más al viento). No hubo respuesta. L gritó de nuevo y orzó a una posición muy cercana a W, pero W seguía sin responder. L dejó de orzar y arribó justo antes de que hubiera un contacto. L protestó por la regla 11.

El comité de protestas sostuvo que no había pruebas suficientes para demostrar que W habría terminado antes navegando a un rumbo más alto. Dijo que aunque podría haber conflicto entre los rumbos de un barco de barlovento y uno de sotavento, un barco que adelantara a otro desde libre a popa no tenía derecho a forzar a un barco de barlovento a navegar por encima de su rumbo debido. La protesta fue desestimada y L apeló, alegando que tenía derecho a orzar hasta su rumbo debido de acuerdo con la regla 17.

Decisión

La regla 11 dice que cuando dos barcos en la misma bordada se comprometen, el barco de barlovento se mantendrá separado. Las acciones de un barco de sotavento, sin embargo, 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 sólo era más corto, sino que también habría permitido a L navegar más rápido. Si bien L no tenía derecho a navegar por encima (más al viento) de su rumbo debido, tenía derecho a orzar a su rumbo debido, aunque había establecido el compromiso desde libre a popa mientras estaba dentro de dos de las esloras del casco de W. En consecuencia, L no infringió la regla 17.

El rumbo debido de W no es relevante para la aplicación de las reglas en este incidente. Estaba obligado a mantenerse separado de L. Cuando L orzó, le dio a W espacio para que se mantuviera separado como lo exige la regla 16.1. En el momento en que L necesitó dejar de orzar y arribar para evitar el contacto, W infringió la regla 11. Por lo tanto, la

apelación de L se estima y W está descalificado por infringir la regla 11.

USA 1979/224

CASO 47

Regla 2, navegación leal

Un barco que deliberadamente grita "estribor" cuando sabe que está amurado a babor no ha actuado deportivamente y ha infringido la regla 2.

Hechos

Un patrón experimentado de un barco amurado a babor grita "estribor" a un principiante que, aunque está amurado a estribor, no está seguro de sí mismo y probablemente temiendo que golpeen su barco, vira a babor (es decir, para quedarse amurado a babor) para evitar una colisión. No se presenta ninguna protesta.

Algunas personas piensan que es permisible aprovechar la inexperiencia y la falta de conocimiento de las reglas de esta manera. Otros rechazan este argumento alegando que es totalmente contrario al espíritu de las reglas engañar a un competidor de ese modo. Se sabe que a veces se usan este tipo de trucos, sobre todo cuando se trata de novatos.

Pregunta

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

Respuesta

Un barco que deliberadamente grita "estribor" cuando sabe que está amurado a babor no ha actuado de manera justa y ha infringido la regla 2. El comité de protestas también podría considerar tomar medidas en virtud de la regla 69.

GBR 1980/1

CASO 48

Regla 63.2, audiencias: hora y lugar de la audiencia; tiempo para que las partes se preparen

La parte 5 del Reglamento de Regatas tiene la finalidad de proteger a un barco de un trato injusto y que no haya lagunas para los protestados. Una persona que protesta tiene el deber de protegerse actuando razonablemente antes de una audiencia.

Hechos

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

Su apelación alegaba que, contraviniendo la regla 63.2, el representante de Y se enteró de que se estaba llevando a cabo una audiencia sólo cuando se le indicó que asistiera; se le negó el permiso para leer la protesta fuera de la sala de protestas, pero se le pidió que la leyera mientras la audiencia se estaba celebrando; y no se le dio un tiempo razonable para preparar una defensa.

El comité de protestas en sus comentarios sobre la apelación manifestó lo siguiente: que la hora de la audiencia se había publicado en el tablón oficial de avisos, que la protesta de X se presentó en la oficina de la regata y estuvo disponible para su lectura durante más de una hora antes de esa hora, que su representante informó al representante de Y de que la protesta ya se había presentado y que éste no hizo ningún esfuerzo por preparar una defensa y que tuvo que ser citado en el comedor del club cuando el comité de protestas, la otra parte y los testigos estaban reunidos y listos para proceder.

Decisión

La apelación de Y es desestimada por las razones dadas por el comité de protestas en sus comentarios. El representante de Y sabía que a su barco se le había protestado y era su deber protegerse actuando de manera razonable, lo que

incluía buscar el formulario de protesta de X, leerlo y utilizar el tiempo suficiente disponible para preparar su defensa.

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 63.2, audiencias: hora y lugar de la audiencia; tiempo para que las partes se preparen

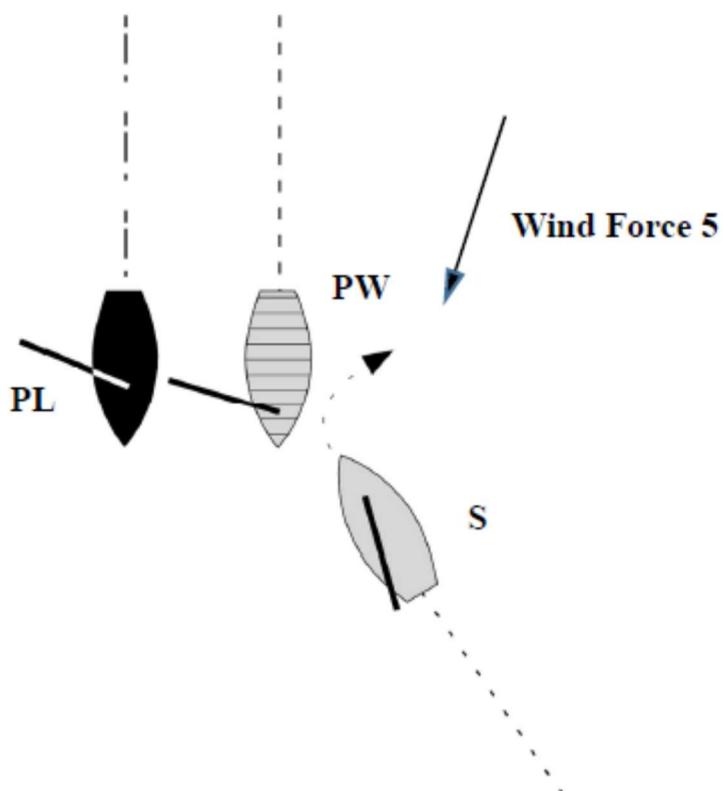
Regla 63.3, audiencias: derecho a estar presente

Cuando surjan dos protestas por el mismo incidente, o por incidentes muy relacionados, deben oírse juntas en presencia de los representantes de todos los barcos involucrados.

Hechos

En un mar de moderado a marejada y una brisa fresca, S, ciñendo amurado a estribor en su rumbo debido, convergió con PW y PL, comprometidos entre sí y navegando por la aleta amurados a babor en un tramo diferente del recorrido. Los aparejos de PW y S se tocaron, a pesar de que S orzó bruscamente en un intento de evitar una colisión, pero no hubo daños ni lesiones.

De este incidente surgieron dos protestas y se oyeron por separado. En la primera protesta, S contra PW, este último fue descalificado por la regla 10. Los hechos probados en esa audiencia no mencionaban a PL. Durante la audiencia de la segunda protesta, PW contra PL, PL declaró que sabía que S estaba convergiendo con PW y con PL, y también que era probable que PW necesitara que PL le diera espacio para evitar una posible colisión grave y que la situación se estaba desarrollando rápidamente. PL fue descalificado según la regla 19.2(b) por no haber dado espacio a PW entre él y S, que era un obstáculo. PW apeló la decisión del comité de protestas que le había descalificado por haber infringido la regla 10.



Decisión

En casos de este tipo, tal y como lo permite la regla 63.2, las dos protestas deben ser oídas juntas en presencia de representantes de todos los barcos involucrados. Esto asegura que todos ellos escuchen todo el testimonio dado al comité de protestas sobre el incidente, como lo exige la regla 63.3. Si se hubiera seguido este procedimiento, el comité de protestas se habría enterado de que la colisión entre PW y S se debió a la incapacidad de PW de alejarse porque PL no le dio espacio para hacerlo 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. Si se hubiera seguido este procedimiento, el comité de protestas habría sabido de que la colisión entre PW y S se debió a la imposibilidad de PW de arribar porque PL no le había dado espacio para hacerlo como lo exige la regla 19.2(b), y PW, por lo tanto, estaba exonerado por la regla 43.1(b) de haber infringido la regla 10.

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

Hubo un contacto entre S y PW, pero ninguno infringió la regla 14 porque (1) después de que quedó claro que PW no iba a mantenerse separado de S, no era posible que S hubiera evitado el contacto, y (2) después de que le quedó claro a PW que PL no le iba a dar el espacio al que tenía derecho, no era posible que PW hubiera evitado el contacto.

Se estima la apelación de PW. Debido a que PW fue exonerado según la regla 43.1(b) por haber infringido la regla 10, debe ser reclasificado. La decisión del comité de protestas de descalificar a PL por infringir la regla 19.2(b) fue correcta.

GBR 1981/6

CASO 50

Definiciones, mantenerse separado

Regla 10, en bordadas opuestas

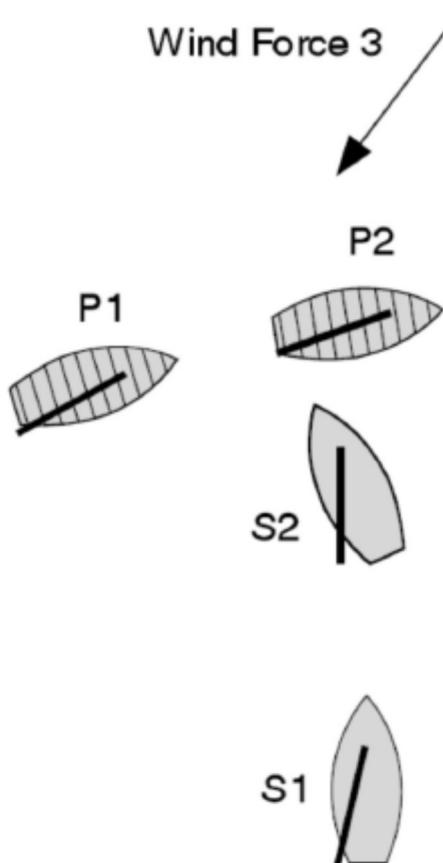
Regla 14, evitar contactos

Cuando un comité de protestas averigua que en un incidente de babor-estribor S no alteró el rumbo y que S no tenía un temor genuino, cierto y razonable de colisión, debe desestimar su protesta. Cuando el comité determina que S alteró el rumbo y que había dudas razonables de que P hubiera podido haber cruzado por delante de S si S no hubiera alterado el rumbo, entonces P debe ser descalificado.

Hechos

En un tramo de barlovento, P se encontró con S y navegó un rumbo para cruzar por delante de S. S se arribó, mostró una bandera de protesta y dio una voz a P para anunciarle su intención de protestar. Ambos barcos eran barcos quillados idénticos de 27 pies (8 m) y el viento era de fuerza 3.

S protestó en virtud de la regla 10, afirmando que tenía que arribar para evitar chocar con P. El comité de protestas desestimó la protesta de S, afirmando que "la necesidad de cambiar de rumbo no se podía fundamentar con el testimonio contradictorio de los dos patrones". S apeló.



Decisión

Las protestas por la regla 10 en las que no hay contacto son muy comunes y los comités de protestas tienden a tratarlas de formas muy diferentes. Algunos ponen una responsabilidad en el barco amurado a babor para demostrar de manera concluyente que habría pasado el barco amurado a estribor, incluso cuando las pruebas de este último apenas son dignas de crédito. Esa carga de la prueba no aparece en la regla 10.

Otros comités de protestas son reacios a permitir cualquier protesta de la regla 10 en ausencia de contacto, a menos que el barco amurado a estribor demuestre de manera concluyente que el contacto habría ocurrido si no hubiera alterado el rumbo. Ambos enfoques son incorrectos.

El diagrama de S, posteriormente respaldado por el comité de protestas, muestra que S arribó para evitar el contacto. El diagrama de P, que no fue respaldado por el comité de

protestas, mostraba que hubiera pasado por poco si S no llega a arribar. P no negó ni confirmó que S arribara, pero dijo que, si lo hubiera hecho, hubiera sido innecesario.

Un barco amurado a estribor en tales circunstancias no necesita mantener su rumbo para demostrar que una colisión era inevitable chocando con el barco amurado a babor. Además, si lo hiciera, infringiría la regla 14. En una audiencia de protesta, S debe establecer que el contacto se habría producido si hubiera mantenido su rumbo, o que había suficientes dudas de que P podría cruzar con seguridad por delante para crear un temor razonable a un contacto por parte de S y que era poco probable que S "no tuviera necesidad de actuar para evitarlo" (ver la definición de mantenerse separado).

En su propia defensa, P debe presentar pruebas adecuadas para establecer que S no alteró el rumbo o que P habría cruzado con seguridad por delante de S y que S no tenía necesidad de actuar para evitarle. Cuando, después de estudiar todas las pruebas, un comité de protestas determina que S no alteró el rumbo o que no hubo una aprensión genuina y razonable de colisión de su parte, debe desestimar su protesta. Sin embargo, cuando esté convencido de que S cambió de rumbo, de que existían dudas razonables de si P podría haber cruzado por delante y de que estaba justificado que S actuara arribando para esquivarle, entonces P debe ser descalificado.

En relación a los hechos, como se muestra en el diagrama y en el informe del comité de protestas, la posibilidad que tenía P para cruzar por delante de S era, en el mejor de los casos, dudosa. Se estima la apelación de S y se descalifica a P.

CASO 51

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

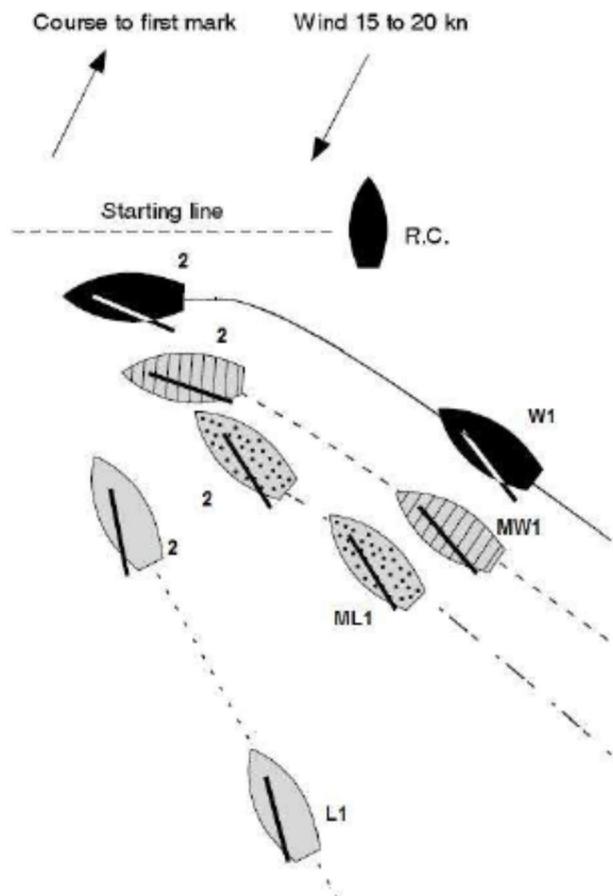
Regla 43.1(a), exoneración

Un comité de protestas debe determinar que los barcos estaban exonerados en el momento del incidente cuando, como resultado de la infracción de una regla por otro barco, se vieron forzados a infringir una regla.

Hechos

El diagrama muestra los trayectos de cuatro barcos grandes desde aproximadamente treinta segundos antes de su señal de salida hasta quince segundos antes. En la posición 2, MW se vio obligado a arribar para evitar la colisión con W y, casi inmediatamente después, ML y L también se vieron obligados a arribar para evitar al barco que estaba a barlovento.

No hubo contacto entre ninguno de los barcos. Si W hubiera tomado un rumbo para mantenerse separado, habría cruzado la línea de salida antes de su señal de salida. Cada uno de los barcos a sotavento dio una voz al correspondiente barco a barlovento, y cada uno de ellos protestó contra el barco o barcos que tenían a barlovento de ellos.



El comité de protestas descalificó a W, MW y ML y justificó su acción con respecto a los barcos intermedios declarando que 'no hacerlo limitaría la eficacia de la regla 11 porque a todos los barcos, excepto al más a barlovento, no les afectaría (serían inmunes a) la descalificación'. MW y ML apelaron.

Decisión

Se estiman ambos recursos. Se repone a MW y a ML. Ambos, con sus voces, intentaron evitar tener que arribar, y ninguno de ellos arribó antes de verse obligados a hacerlo para evitar el contacto con el barco inmediatamente a barlovento. La Regla 14 les exigía que evitaran el contacto si era "razonablemente posible" hacerlo, y cumplieron con la regla. Cada uno de ellos infringió la regla 11, pero se vieron obligados a hacerlo porque W estaba infringiendo 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

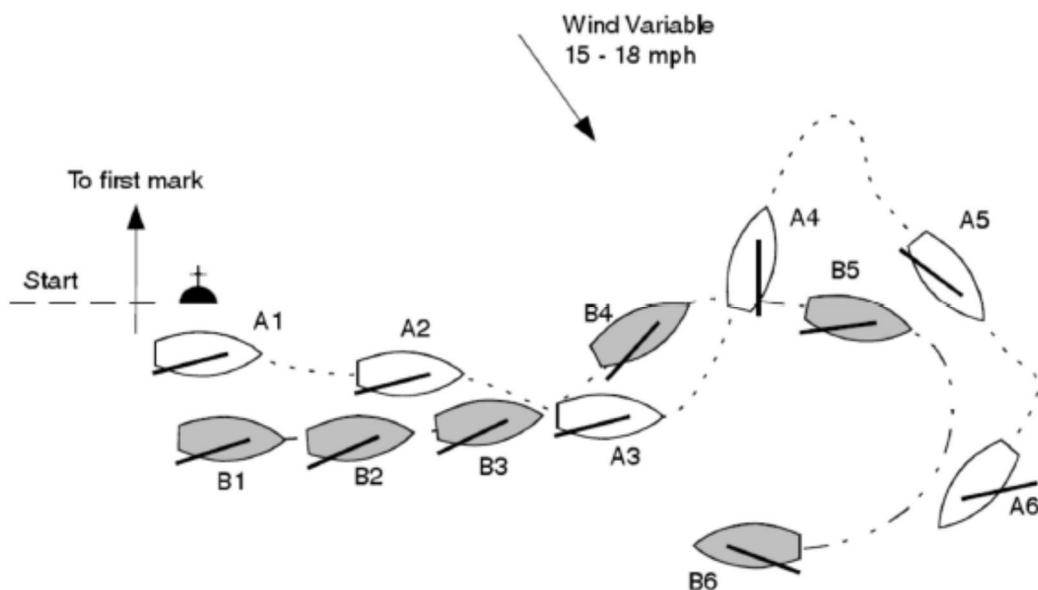
CASO 52

Regla 16.1, alterar el rumbo

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

Hechos

Antes de la señal de salida, los dos barcos, A y B, se alejaron de la línea de salida. A, que se movía más rápido, pasó y se adelantó a B en la posición 3. En la posición 4, A orzó hasta un rumbo de ceñida, con la intención de volver 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, sólo para descubrir que B había arribado a una posición en la que una trasluchada volvería a causar una colisión. Finalmente, B trasluchó y se dirigió a la línea de salida, dejando a A bien a popa.



A protestó contra B según la regla 16.1, alegando que se había visto obstaculizado mientras estaba actuando para mantenerse separado. El comité de protestas descalificó a B, quien apeló, sosteniendo que sus maniobras en disputa eran medios legítimos de alejar a un competidor de la línea de salida.

Decisión

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

En la posición 4, B, como barco de 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 de sotavento con derecho de paso según la regla 11. Si A hubiera trasluchado para quedar amurado estribor, A habría estado sujeto a la regla 15 y, si hubiera alterado el rumbo después de haber estado amurado a estribor, hubiera estado sujeto a la regla 16.1. Los hechos demuestran que ninguno de los barcos infringió ninguna regla.

USA 1955/63

CASO 53

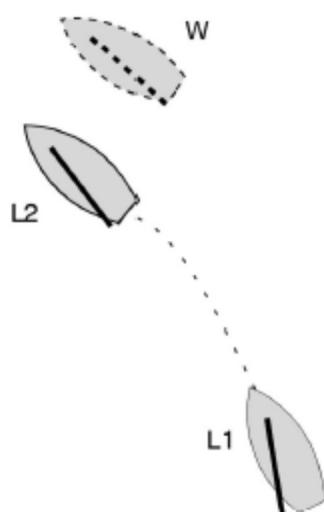
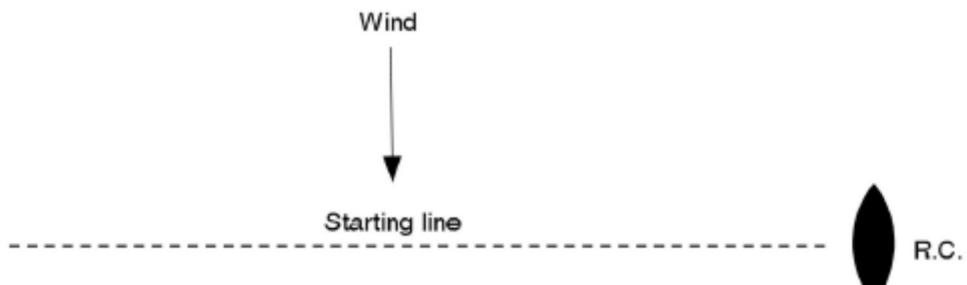
Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

Regla 15, adquirir derecho de paso

Un barco libre a proa no necesita actuar para mantenerse separado antes de que otro se comprometa por su sotavento desde libre a popa.

Hechos

Treinta segundos antes de la señal de salida, W estaba casi inmóvil, con las velas flameando. Al menos tres esloras de casco antes de comprometerse por sotavento de W, L gritó "barco de sotavento". W no realizó ninguna acción evasiva. Inmediatamente después de quedar comprometido, L tuvo que arribar para evitar el contacto con W; mientras tanto, W empezó a trimar las velas y a orzar. L protestó. El comité de protestas entendió que W, después de haber 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: "¿Según las reglas 11 y 15, W tiene la obligación de anticipar un compromiso hasta el punto de tener que ganar suficiente velocidad para poder responder inmediatamente después de que los barcos se hayan comprometido?"



Decisión

Cuando los derechos y obligaciones cambian entre dos barcos, la exigencia de la regla 15 de que un barco que ahora pasa a estar recién obligado tenga también la obligación de dar espacio al otro para que éste pueda mantenerse separado, contiene implícitamente la obligación de que se le debe dar al barco en cuestión un tiempo suficiente para que éste a su vez pueda responder.

Esta regla no requiere que un barco libre a proa realice ninguna acción para mantenerse separado como un barco de barlovento antes de que el barco libre a popa se comprometa a sotavento.

Si L no hubiera arribado de inmediato, habría infringido la regla 15. Después de que L se comprometiera a sotavento de W, W inmediatamente trimó sus velas, se orientó hacia arriba (hacia proa al viento) y, a partir de entonces, se mantuvo separado. Al actuar de esa manera, W cumplió con

sus obligaciones en virtud de la regla 11. Se estima la apelación de W; ninguno de los barcos infringió ninguna regla. W debe ser repuesto.

USA 1969/126

CASO 54

Regla 20, espacio para virar por avante en un obstáculo

Interpretación de los requisitos de la regla 20 para las voces y las señales y su momento oportuno.

Hechos

El barco A navega de ceñida amurado a babor hacia un obstáculo que, para evitarlo, tiene que virar. El barco B navega de ceñida a una eslora a barlovento y a una eslora a popa de A. A da una voz a B para que le dé espacio para virar.

Pregunta 1

A medida que A se acerca al obstáculo, ¿cuánto tiempo antes tiene derecho a pedir espacio para virar?

Respuesta 1

A puede pedir espacio para virar en el momento en que, para evitar el obstáculo de manera segura, necesita comenzar el proceso descrito en la regla 20. Puede llamar en el momento que le permita tiempo suficiente en las condiciones imperantes para hacer lo siguiente:

- llamar dando una voz a B para obtener espacio para virar y, si las condiciones son tales que es posible que no se escuche una voz, hacer una señal que indique que necesita espacio para virar
- repetir ese proceso en caso de que B no responda
- que le dé tiempo a B para que éste responda (ver la Respuesta 2 a continuación)
- dar tiempo para que cualquier barco adicional que deba responder para que A pueda tener espacio para virar (ver Caso 113), y
- virar él mismo, de forma marinera, tan pronto como sea posible después de que el barco llamado responda, y de ese modo pueda 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 va a necesitar espacio para virar, B debe estar alerta a la situación y anticipar que A le vaya a dar una voz. La anticipación es necesaria porque la regla 20.2(c) exige que B conteste, ya sea respondiendo inmediatamente 'vira tú' o bien virando lo antes posible. Si B no dice inmediatamente "vira tú", A debe darle a B el tiempo necesario para que una tripulación competente, aunque no sea experta, se prepare y ejecute su virada de forma marinera tan pronto como sea posible en las condiciones reinantes.

Pregunta 3

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

Respuesta 3

La regla sólo exige una voz y, si las condiciones lo permiten, una señal adicional. Sin embargo, si hay tiempo suficiente, es prudente que A repita ese proceso. La falta de una 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 o bien orzar hasta aproarse o bien trasluchar. A puede entonces protestar si B no ha respondido como lo exige la regla 20.2(c).

Pregunta 4

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

Respuesta 4

A diferencia de la regla 20.2(c), la regla 20.1 no exige que A use unas palabras específicas al dar su voz pero, para cumplir con los requisitos de la regla, esas palabras deben transmitir claramente que A está pidiendo espacio para virar. La voz debe dirigirse hacia B y ser tan fuerte como se requiera en las condiciones reinantes para que B pueda oírla. Una voz es principalmente una señal oral, pero, cuando puede que la señal oral no se oiga, la regla 20.4(a) requiere una señal adicional para llamar la atención sobre la voz dada. Se pueden citar como ejemplos los gestos físicos, un silbato o una bocina o, por la noche, una señal luminosa. Si se requiere que los barcos estén a la escucha en un canal de radio en particular durante la prueba, la voz también se puede dar por ese canal. Sin embargo, si el anuncio de regata especifica una forma de comunicación alternativa, el barco que llama deberá utilizarla (ver la regla 20.4(b)).

Estos requisitos para llamar (para dar la voz) se aplican igualmente a B si éste responde "vira tú".

GBR 2016/2

CASO 55

Retirado para su revisión

Razones para retirar el Caso 55: La nueva regla 64.1 (c), junto con la última frase de la regla 63.1, requería que el comité de protestas abriera una audiencia sobre la protesta del barco A. Además, la apelación del barco B no debería haber sido oída por la autoridad nacional porque no era una apelación válida según la regla 70.1(a). El caso contiene material valioso, pero debe revisarse exhaustivamente para que todas las interpretaciones de las reglas del caso sean correctas.

CASO 56

Suprimido

CASO 57

Regla 60.2, derecho a protestar, derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

Regla 78, cumplimiento de las reglas de clase, certificados

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

Hechos

A y B estaban entre los barcos que competían con un sistema de rating en una serie que duraba todo el verano. Después

de su finalización, B solicitó una reparación alegando que el comité de regatas había utilizado un certificado de rating incorrecto de 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 del casco algunos años antes. B manifestó después que el comité de regata debería haber protestado contra A.

El comité de protestas determinó que el propietario de A no era responsable del error en el rating, y que tampoco había ninguna prueba de que hubiera infringido la regla 78.1.

El comité de protestas también decidió todo lo siguiente:

en primer lugar, que el comité de regatas no era responsable del error ni por acción ni por omisión.

en segundo lugar, que el comité de regata tampoco era responsable de que el error no se hubiera descubierto.

y en tercer lugar que, por todo lo anterior, B no tenía derecho a una reparación.

Por su parte, el comité de protestas solicitó la confirmación o corrección de su decisión de conformidad con lo dispuesto en la regla 70.2.

Decisión

Se confirma la decisión del comité de protestas. B afirmó que el hecho de que el comité de regatas no protestara contra A fue perjudicial para él y los otros barcos de la clase. Sin embargo, el derecho del comité de regatas a protestar contra un barco conforme a la regla 60.2(a) es claramente discrecional y no obligatorio. Además, en este caso, el informe del error en el certificado de A se produjo después de la finalización de la serie y provenía de la autoridad nacional de rating, sobre la cual ni la autoridad organizadora ni el comité de regatas tenían autoridad alguna.

Cuando se determina que un certificado válido es defectuoso, la autoridad que lo emitió puede retirarlo, pero no se puede actuar de forma retroactiva en relación con una serie completada o cualquier prueba completada de una serie que aún se está disputando. Así, cuando se ha presentado de buena fe un certificado vigente y debidamente autenticado y se ha completado una prueba o serie, los resultados de esa prueba o serie deben mantenerse, aunque en una fecha posterior se retire el certificado.

GBR 1983/1

CASO 58

Definiciones, terminar

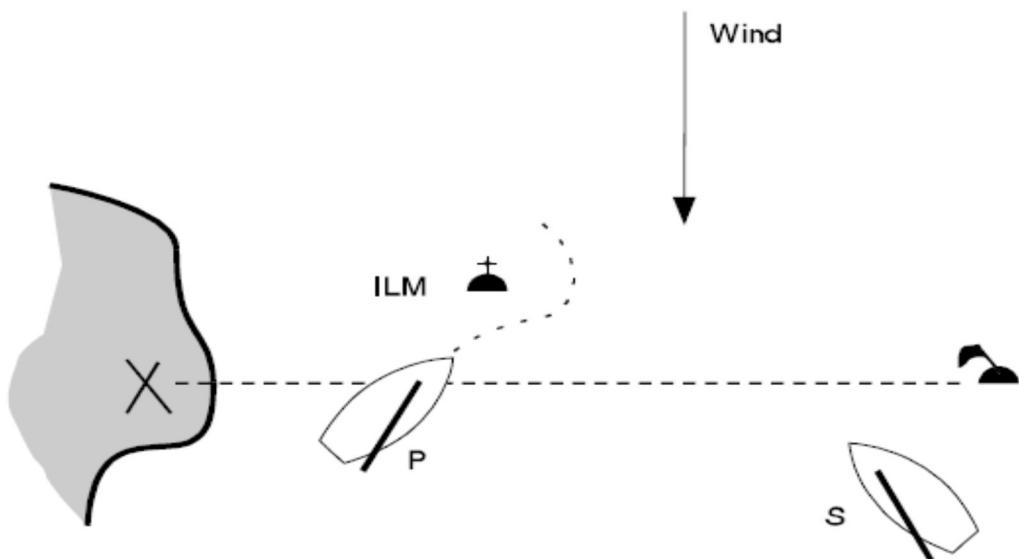
Definiciones, baliza

Regla 28.1, navegar la prueba

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

Hechos

Las instrucciones de regata indicaban que la línea de llegada estaba entre un mástil en tierra y una baliza, con una baliza interior que debía dejarse a babor. En el día en cuestión, la baliza de límite interior se encontraba en el lado posterior a la llegada de la línea de llegada. P cruzó la línea y luego rodeó la baliza de límite interior como se muestra en el diagrama. El oficial de regata cronometró su llegada cuando su proa cruzó la línea, antes de que hubiera rodeado la baliza límite.



S solicitó una reparación alegando que el oficial de regata había actuado incorrectamente al registrar que P había terminado antes de que hubiera completado el recorrido. El comité de protestas no concedió reparación a S y remitió esa decisión, de conformidad con la regla 70.2, para su confirmación o corrección.

Decisión

Se confirma la decisión del comité de protestas. La regla 28.1 establece que un barco "puede dejar por cualquier lado una baliza que no indique el principio, un límite o el final del tramo en que está navegando". Dado que la marca de límite interior estaba más allá de la línea de llegada, no "limitaba" ni "indicaba el final" del tramo, que era el último tramo del recorrido. Sólo cuando una baliza de límite está en el recorrido, o en el lado del recorrido de la línea de llegada, debe un barco dejarla por el lado prescrito antes de terminar o en el momento en que termina. El oficial de regata hizo bien (tuvo razón) al tomar el tiempo de llegada de P cuando cruzó la línea de llegada.

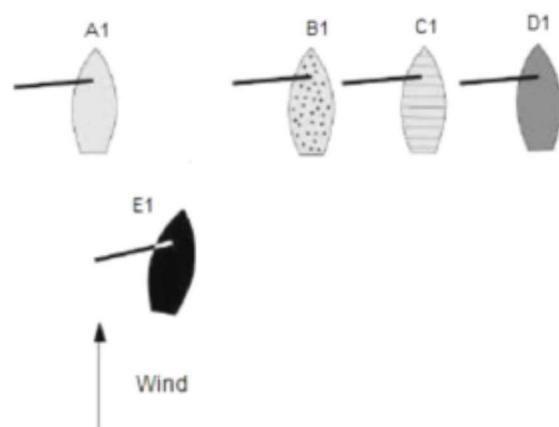
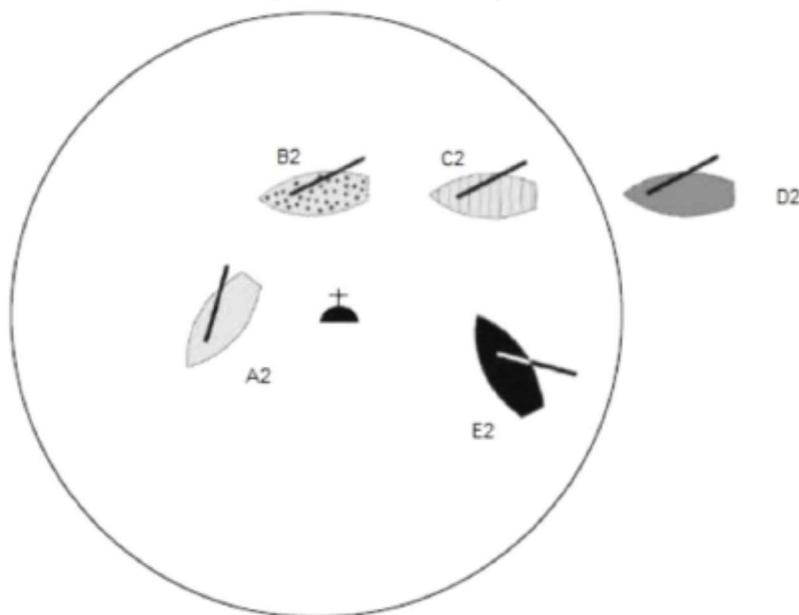
GBR 1983/5

CASO 59

Regla 18.2(a), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 18.2(b), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Cuando un barco se acerca a una baliza pero está fuera de la zona, y cuando su cambio de rumbo hacia la baliza da como resultado que un barco que está en la zona y que antes estaba libre a popa se comprometa por su interior, la regla 18.2 (a) le exige dar espacio en baliza a ese barco, aunque su distancia a la baliza se debiera a haber dado espacio a otros barcos comprometidos por su interior.



Hechos

Cinco barcos navegaban directamente de empopada hacia una baliza de sotavento que habían de dejar por babor. Cuatro de ellos se comprometieron en línea con A, que era quien estaba más próximo a la baliza. El quinto barco, E, estaba libre a popa de A, de B y de C cuando esos tres barcos llegaron a la zona. Cuando D llegó a la altura de la baliza y maniobró girando (alterando el rumbo) para rodearla, E se comprometió por el interior de D. Esto ocurrió después de que E ya hubiera alcanzado la zona y antes de que D la alcanzara. E rodeó la baliza después que A, B y C pero por el interior de D, lo que le permitía darle espacio en baliza a E.

Pregunta

¿Tenía E derecho, según la regla 18.2(a), a que D le diera espacio en baliza?

Respuesta

Sí. Dado que E estaba libre a popa de A, B y C cuando llegaron a la zona, la regla 18.2 (b) le exigía que les diera espacio en baliza a cada uno de ellos. Entre E y D, sin embargo, se desarrolló una relación diferente. Para dejar espacio a los tres barcos interiores con sus botavaras totalmente extendidas, D tuvo que acercarse a la baliza en un rumbo que la colocara a la altura de ella fuera de la zona. Cuando E llegó a la zona, estaba libre a popa de D, y D todavía estaba fuera de la zona. Por lo tanto, la regla 18.2(b) no se aplicaba entre D y E. Cuando D cambió de rumbo hacia la baliza, E obtuvo un compromiso interior y la regla 18.2(a) comenzó a aplicarse entre D y E. E tenía derecho a espacio en baliza conforme a esa regla, espacio que debía darle D.

CASO 60

Retirado para su revisión

CASO 61

Regla 71.4, decisiones de la autoridad nacional

Regla 90, comité de regatas; instrucciones de regata; puntuación

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

Pregunta

¿Pueden el anuncio de regata o instrucciones de regata de un evento indicar 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 de regata o las instrucciones de regata. Una apelación afecta no sólo a la resolución de una disputa sobre el significado de una regla, sino también, en el caso de un cambio o revocación de la decisión del comité de protestas, al ajuste de los resultados de la regata y la clasificación final del evento en los que se basan los premios.

La regla 71.4 establece que la decisión de la autoridad nacional es definitiva, y la regla 90.3(d) requiere que el comité de regata implemente cualquier cambio de puntuación dirigido por la autoridad nacional. Además, la distribución de premios debe ajustarse en consecuencia.

La Regla 90.3(e) permite que el anuncio de regata 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

CASO 62 Suprimido

CASO 63

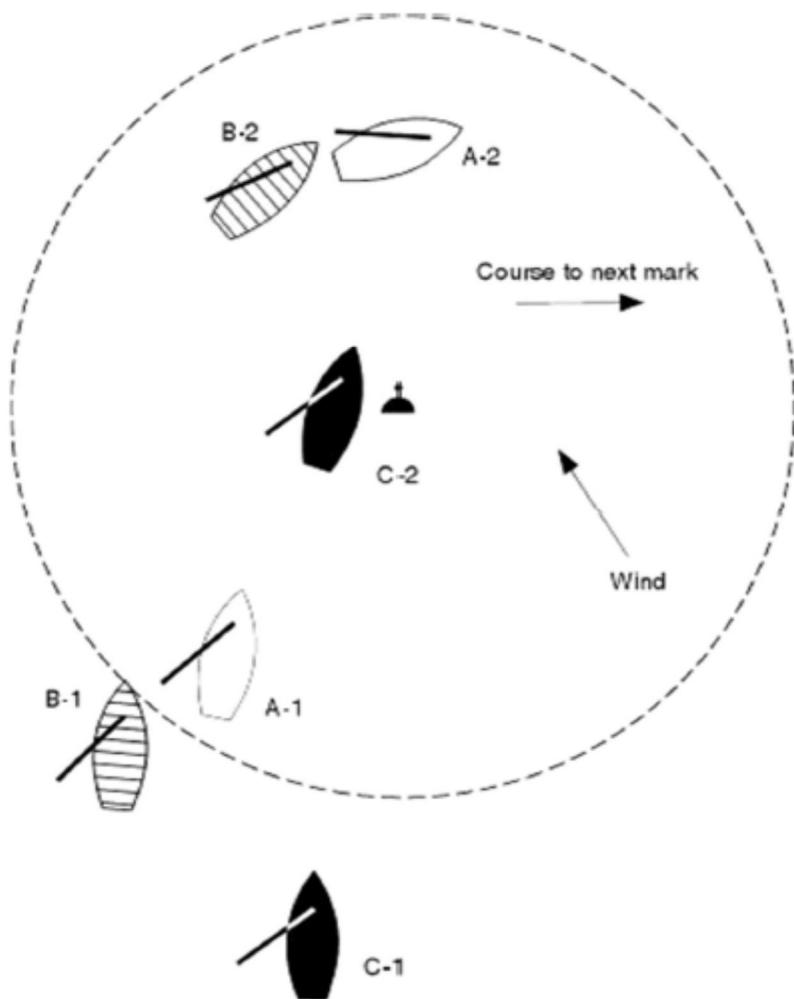
Definiciones, espacio en baliza

Regla 18.2(b), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 18.2(c)(2), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 43.1(b), exoneración

En una baliza, cuando se le ha dado espacio a un barco que no tiene derecho a él, éste puede, bajo su responsabilidad, aprovechar el espacio.



Hechos

Dos barcos, A y B, navegando por la aleta y a punto de dejar una baliza por estribor, se comprometieron con B por su exterior. C estaba más a popa. A pasó la baliza aproximadamente a una eslora de casco a sotavento, al igual que B, dejando un amplio espacio para que C rodee la baliza en su interior. B, debido a su posición fuera de A, no pudo negar a C ese espacio, y en ningún momento durante el incidente navegó un rumbo que hubiera resultado en una colisión con C. No hubo contacto. B protestó contra C.

El siguiente tramo del curso se navegaba a un descuartelar a estribor hasta la siguiente baliza (ver dirección a la siguiente baliza en el diagrama).

El comité de protestas desestimó la protesta de B afirmando que C no había infringido ninguna regla cuando navegaba entre B y la baliza y que C no hizo que B tomara una acción de evitación o impidiera que B orzara. B apeló con el argumento de que la acción de C le impidió ejecutar la maniobra prevista, que había sido reducir la velocidad al alejarse y luego endurecerse a través del espejo de popa de A, negándole así espacio a C para pasar al interior.

Decisión

Se desestima la apelación de B.

La regla 12 (y más tarde la regla 11) requería 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(b) exigía que C le diera espacio en baliza a B. C cumplió con esas reglas.

Después de que C se comprometiera por el interior de B, la regla 18.2(c)(2) también requería que C le diera espacio a B para navegar en su rumbo debido. Sin embargo, como consecuencia de que B estaba comprometido por el exterior

de A, A le impidió navegar más cerca de la baliza que él. Como resultado, había un amplio espacio para que C navevara entre B y la baliza sin impedir que B navevara en su rumbo debido. Por lo tanto, C no infringió la regla 18.2(c)(2).

Cuando un barco, voluntaria o involuntariamente, deja espacio entre él y una baliza para que pueda usarlo otro que no tiene derecho a dicho espacio, el otro barco puede aprovechar, a su propio riesgo, ese espacio.

El riesgo que corre el otro barco es que el barco con derecho a espacio en baliza pueda reducir la distancia entre él y la baliza mientras navega a su rumbo debido. En ese caso, el barco con derecho a espacio en baliza está exonerado por la regla 43.1(b) si infringe una regla de la sección A o las reglas 15 o 16, y sólo la regla 14 limitará su rumbo en el caso de que haga un intento rápido y agresivo de cerrar la brecha entre él y la baliza.

GBR 1984/1

CASO 64

Suprimido

CASO 65

La deportividad y las reglas

Regla 2, navegación leal

Regla 30.4, penalizaciones en la salida: regla de la bandera negra

Regla 69.2, mal comportamiento: acción por un comité de protestas

Cuando un barco sabe que ha infringido la regla de la bandera negra, está obligado a retirarse de inmediato.

Cuando no lo hace y luego deliberadamente obstaculiza a otro barco en la prueba, comete una infracción a la

deportividad y a la regla 2, y su patrón ha cometido un acto de mal comportamiento.

Hechos

En la salida de la prueba 4, el barco A tenía claramente entre tres y cuatro esloras de casco en el lado del recorrido de la línea de salida. La regla 30.4 estaba en vigor, por lo que el comité de regatas la descalificó sin una audiencia. A, aunque sabía que estaba sobre la línea en su señal de salida, continuó la prueba y estuvo haciendo un marcaje al barco B durante la primera parte de la primera ceñida. B protestó contra A por infringir la regla 2.

El comité de protestas confirmó la descalificación de A de acuerdo con la regla 30.4. También decidió que, al haber continuado la prueba y haber estado marcando a B cuando sabía que había infringido la regla 30.4, A también había infringido la regla 2. Tal como lo exige la regla 2, se le penalizó haciendo que su descalificación no fuera excluyente. Más tarde ese mismo día, actuando de conformidad con la regla 69.2, convocó una audiencia alegando que el comportamiento del patrón de A al estar marcando a B constituía unos actos de mala conducta. Decidió que las acciones del patrón 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 haber infringido la regla 30.4. El comité de protestas concluyó que el patrón de A sabía que había estado en el lado del recorrido de la línea de salida en la señal de salida; que había infringido la regla 30.4; que, por tanto, ya estaba descalificado; y que había obstaculizado gravemente a otro barco en la regata (al haber estado marcándole). Un competidor que, sabiendo que

su barco ya estaba descalificado, obstaculiza intencionadamente a otro barco, claramente comete una infracción de la deportividad (ver Deportividad y las Reglas) y la regla 2. Estaba justificado que el comité de protestas convocara una audiencia según la regla 69.2 y actuó correctamente de acuerdo con la regla 69.2(h) al excluir al patrón de A y descalificar a A de todas las pruebas de la serie. El comité también podía haber convocado una audiencia de conformidad con la regla 60.3(b) para estudiar si concedía una reparación a B (ver la regla 62.1 (d)).

GBR 1984/7

CASO 66

Suprimido

Razón para eliminar el Caso 66: La nueva regla 90.3(d) hace que este caso sea innecesario.

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 reglas administrativas de derecho de paso. Cuando, según esas reglas, se requiere que el barco en regata se mantenga separado pero si toca intencionadamente a ese otro barco, su patrón comete un acto de mal comportamiento.

Hechos

Según las reglas administrativas de derecho de paso aplicables, W, un barco que estaba en regata, debía mantenerse separado de un velero a sotavento, L, que no estaba en regata. W quería navegar un rumbo más bajo hasta una baliza y llamó a L, que se negó a responder. Luego, W tocó intencionalmente a L al golpear a L varias veces con el brazo, causando así daños.

L informó al comité de regata sobre el comportamiento de W. El comité de regata protestó contra W y se convocó una audiencia. W fue descalificado por infringir las reglas 11 y 14. W apeló alegando que no se aplicaba el reglamento de

regatas y, en consecuencia, el comité de protestas no tenía derecho a descalificarle.

Decisión

Se desestima la apelación de W. El preámbulo de la Parte 2 del reglamento de regatas establece claramente que, cuando W se encontró con L, W debía cumplir con las reglas administrativas de derecho de paso. Además, W también estaba sujeto a las reglas de regatas distintas de las de la Parte 2. W no cumplió con las reglas administrativas y, al golpear y dañar intencionalmente a L, su patrón cometió un acto de mal comportamiento (ver las reglas 69.1(b)(1) y 69.1(b)(2)).

La decisión del comité de protestas se mantiene, pero W está descalificado según las reglas administrativas aplicables y no según la regla del reglamento 11 o la regla 14. Ambas reglas son reglas de la Parte 2, que se habrían aplicado sólo si ambos barcos hubieran tenido la intención de regatear, o bien estaban o habían estado en regata. El patrón de W también cometió un acto de mal comportamiento, por lo que habría sido apropiado que el comité de protestas hubiera convocado una audiencia de conformidad con la regla 69.2.

NED 2/1982

CASO 68

Definiciones, en regata

Parte 2, preámbulo

Regla 62.1(a), reparación

El hecho de que un comité de regatas no descubra que un certificado de rating es inválido no da derecho al barco a una reparación. Un barco que haya infringido una regla y que continúe en regata conserva sus derechos según el reglamento de regatas, incluidos sus derechos según las reglas de la parte 2 y sus derechos a protestar y a apelar, incluso aunque más tarde sea descalificado.

Hechos

En una prueba de larga distancia, el barco A protestó contra el barco B según una regla de la parte 2 y B fue descalificado.

B solicitó reparación. Afirmó que había salido a la luz en una audiencia de protesta después de otra prueba anterior que A no había revalidado su certificado de rating y, por lo tanto, no había sido 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 compitiendo en ella; por lo tanto, B no tenía ninguna razón para penalizarse o retirarse, ni tampoco A tenía derecho a protestar según la regla 60.1.

El comité de protestas denegó la solicitud de reparación de B, afirmando que la invalidez del certificado de rating de A no cambiaba el hecho de que estaba compitiendo de acuerdo con los términos de la definición y, por lo tanto, estaba legitimado para ejercer sus derechos según las reglas de la Parte 2 y a su derecho a protestar según la regla 60.1. B apeló.

Decisión

La apelación de B es desestimada. El hecho de que el comité de regata no descubriera la invalidez del certificado de rating de A y no le impidiera competir no fue una omisión que empeorara el puesto de llegada de B conforme al significado de la regla 62.1(a). Por lo tanto, el comité de protestas rechazó debidamente la solicitud de reparación de B.

A era un barco "que tenía la intención de regatear" antes de su señal de preparación y un barco " que estaba en regata " a partir de entonces. Las reglas de la Parte 2 se le aplicaban a él y a todos los demás barcos que estaban en regata (ver el preámbulo de la Parte 2).

Los principios de la deportividad requieren que un barco se penalice cuando se dé cuenta de que ha infringido una regla, pero si continúa compitiendo, conserva sus derechos según el reglamento de regatas, incluidos sus derechos contenidos en las reglas de la parte 2 y sus derechos a protestar y a apelar. Las reglas de la parte 2 se aplican a todos los barcos que están en regata, tanto si alguno de ellos es posteriormente descalificado por algún motivo como si no.

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 haber sido propulsado por su motor antes de la señal no infringe la regla 42.1.

Hechos

Con mar en calma y 1-2 nudos de viento, un barco entra en el área de salida con motor poco antes de su señal de preparación a una velocidad de 5-6 nudos. En la señal de preparación se mueve a la misma velocidad pero ya no navega a motor. 2,5 minutos antes de la señal de salida, iza las velas y reduce la velocidad a 2 nudos.

Pregunta

¿Infringe la regla 42.1?

Respuesta

No. Un barco comienza a estar en regata desde su señal de preparación. Durante el período en el que el barco estuvo en regata, utilizó el viento como fuente de energía tal como lo exige la regla 42.1. Su movimiento también fue fruto del impulso creado por la potencia del motor que le impulsó antes de que empezara a estar en regata. Nada en la regla requiere 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 se infringió.

USA 1986/269

CASO 70

Retirado para su revisión

Razones para retirar el Caso 70: Los hechos escritos no son coherentes con el diagrama. La Decisión debería redactarse de nuevo para interpretar cuál es el rumbo "según el buen hacer marinero" para un barco en la posición de W. Esta interpretación sería una interpretación nueva e importante que, según World Sailing, requeriría la aprobación del World Sailing Racing Rules Committee.

CASO 71

Retirado para su revisión

Razones para retirar el Caso 71: El caso existente constituye una valiosa interpretación del requisito de hacer un sonido cuando se muestra la bandera X. Sin embargo, el caso es ambiguo y mucho más complicado de lo que debería ser para establecer esa interpretación del requisito de la señal sonora.

CASO 72

Regla 61.1(a), requisitos para una protesta: informar al protestado

Discusión sobre la palabra "bandera".

Pregunta

¿Cuál es la manera de saber (prueba) si un objeto es una bandera de acuerdo con el significado de la regla 61.1(a)?

Respuesta

En el contexto de la regla 61.1(a), una bandera se usa como señal para comunicar el mensaje, 'Tengo la intención de protestar'. Sólo si el objeto usado como bandera comunica ese mensaje, con poca o ninguna posibilidad de causar confusión en la parte de aquellos en barcos de la competición, se puede calificar el objeto como una bandera. Una bandera debe verse principalmente como una bandera.

USA 1988/277

CASO 73

Regla 2, navegación leal

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

Cuando, por una acción deliberada, la tripulación de L extiende la mano y toca a W, si se trata de una acción que no puede tener otra intención que hacer que W infrinja la regla 11, entonces L infringe la regla 2.

Hechos

W y L estaban comprometidos amurados a estribor hacia la baliza de barlovento. La tripulación de L, que estaba en un trapecio, extendió la mano y deliberadamente tocó la cubierta de W con una mano y dijo que W debería retirarse. L protestó contra 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 a su rumbo sin necesidad de actuar para esquivarle y no había riesgo de contacto inmediato si L hubiera alterado el rumbo en cualquier dirección, W se estaba manteniendo separado de L. Por lo tanto, W no infringió la regla 11. La acción deliberada de la tripulación de L, que no podía tener otra intención que descalificar a W, infringió la regla 2. Se penaliza a L por infringir la regla 2 y, por lo tanto, su puntuación se cambia a la de 'descalificación que no es excluyente'.

GBR 1971/6

CASO 74

Regla 2, navegación leal

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

No hay ninguna regla que indique cómo deben sentarse el timonel o la tripulación de un barco de sotavento. El contacto con un barco de barlovento no infringe la regla 2, a menos que de forma deliberada se utilice indebidamente la posición del patrón o timonel o de la tripulación.

Hechos

W estaba adelantando a L en condiciones inferiores a las de planeo (condiciones de subplaneo) a corta distancia. L orzó ligeramente, la espalda del timonel hizo contacto con W justo delante del obenque. En este punto, los cascos estaban separados por un brazo de distancia. Ninguno de los barcos recibió una penalización. W protestó contra L por la regla 2. El comité de protestas penalizó a L según la regla 2, indicando que W estaba correctamente trimado con las velas llenas y su tripulación sentada junto a la cubierta de sotavento. Añadió que el contacto sólo podía haber ocurrido si el timonel de L estuviera sentado y que, dadas las condiciones reinantes, esto estaba significativamente más allá de la posición normal de navegación necesaria en ese momento. L apeló.

Decisión

Se estima la apelación de L y se le repone 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 protestarle para sacarlo de la prueba. En este caso no hubo tal acción deliberada por parte de L. No existe ninguna regla que dicte cómo debe sentarse el patrón, un timonel o la tripulación y, en ausencia de un mal empleo deliberado de su posición, no se produjo ninguna infracción de la regla 2.

CASO 75

Definiciones, rumbo debido

Regla 10, en bordadas opuestas

Regla 14, evitar contactos

Regla 16.1, alterar el rumbo

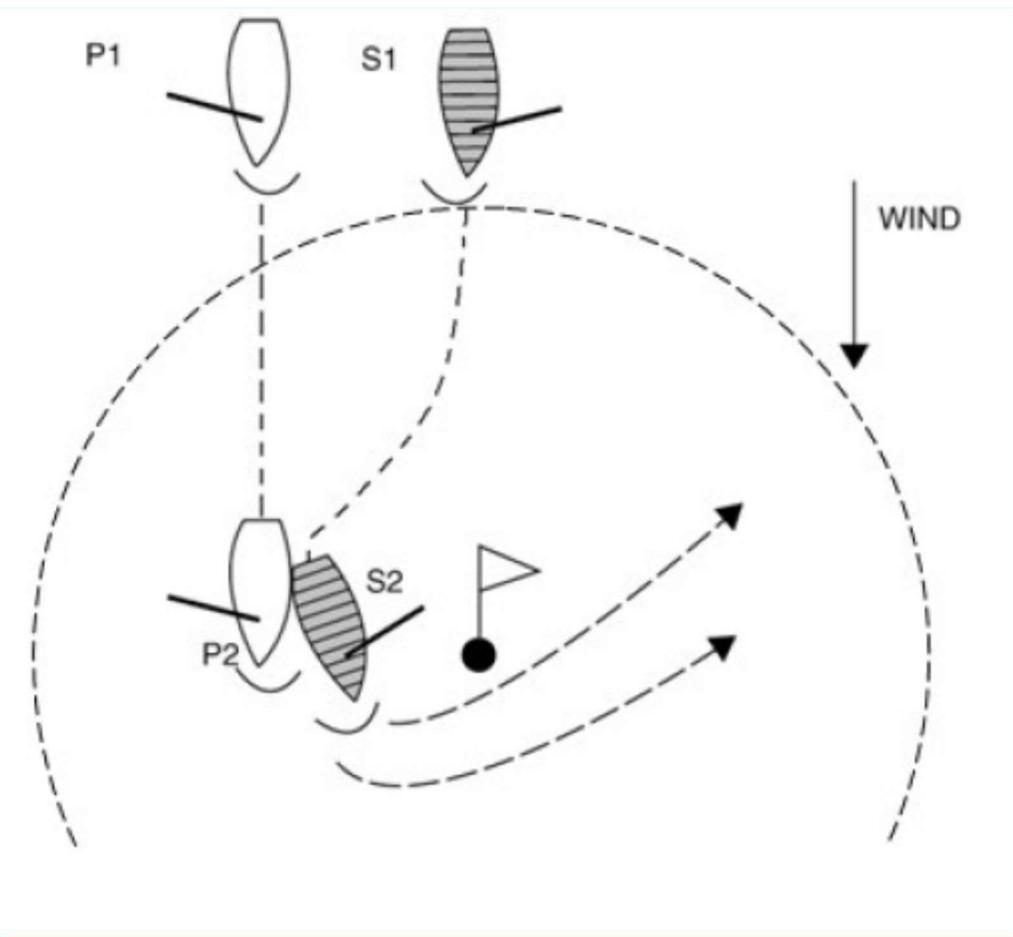
Regla 18.2(b), espacio en baliza: 18.2 dar espacio en baliza

Regla 18.4, espacio en baliza: trasluchar

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

Hechos

Dos barcos, S y P, navegaban de empopada directamente hacia una baliza de sotavento que habían de dejar por babor. Se habían comprometido en varios tramos con S interior y, un poco más adelante, 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 contra P por la regla 10 mientras que P protestó contra S por la regla 18. El comité de protestas descalificó a P por infringir la regla 10. P apeló, afirmando que le había dado a S espacio en la baliza y que S había infringido la regla 18.4.



Decisión

En la posición 1, S llegó a la zona y la regla 18.2(b) exigía que P le diera espacio en la baliza a S a partir de entonces. Además de lo anterior, hasta que S trasluchara, P estaba obligado por la regla 10 a mantenerse separado de S. Cuando S orzara, estaba obligado por la regla 16.1 a darle a P espacio para mantenerse separado, y hasta que éste trasluchara, S también estaba obligado por la regla 18.4 a no navegar más allá de la baliza más de lo estrictamente necesario para seguir navegando a su rumbo debido.

El espacio en baliza que P estaba obligado a dar a S era el espacio que S necesitaba en las condiciones existentes para navegar inmediatamente hacia la baliza de una forma marinera. Ese espacio era un pasillo directo desde S1 hasta una posición cercana y próxima a la baliza por el lado prescrito. P le dio a S ese espacio. Sin embargo, debido a que S tenía el derecho de paso, no estaba obligado a permanecer dentro de ese pasillo sino que tenía permitido navegar en cualquier rumbo siempre que cumpliera con las reglas 16.1 y 18.4.

S orzó gradualmente hasta aproximadamente 45 grados mientras navegaba unas tres esloras por delante, y P no tuvo que hacer ningún esfuerzo para mantenerse separado.

Poco antes de la posición 2, S necesitaba actuar para evitar a P. En ese momento, P infringió la regla 10. Cuando S orzó después de la posición 1, si P hubiera actuado inmediatamente, habría habido espacio para maniobrar de forma marinera para mantenerse separado de S. Por lo tanto, S no infringió la regla 16.1. Cuando S trasluchó justo después de la posición 2, no se había alejado de la baliza más de lo necesario para seguir navegando a su rumbo debido. De hecho, en ausencia de P (el barco 'aludido' en la definición de rumbo debido), el rumbo debido de S bien podría haber sido navegar incluso más allá de la baliza y más alto que ella, para rodearla de forma más suave y rápida y así evitar la interferencia con su viento al quedar apantallado a la sombra del viento o ser cubierto por otros barcos que tenía delante. Por tanto, S no infringió la regla 18.4.

Por lo que se refiere a la regla 14, ambos barcos infringieron la regla porque hubo contacto y era "razonablemente posible" que cada uno de ellos lo hubiera evitado. Por lo tanto, P está descalificado según la regla 14 y la regla 10. Sin embargo, S está exonerado porque era el barco con derecho de paso cuando ocurrió el contacto y no hubo daños ni lesiones (ver la regla 43.1 (c)).

Se desestima la apelación de P. Fue debidamente descalificado y S no hizo nada por lo que pudiera ser penalizado.

CASO 76

Retirado para su 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 el equipamiento de un barco significa haberla tocado. Un barco obligado a mantenerse separado no infringe una regla cuando es tocado por el equipamiento de un barco con derecho de paso que se ha movido inesperadamente fuera de su posición normal.

Hechos

Los barcos A y B se acercaban a la baliza de sotavento con los spinnakers izados. A rodea la baliza por delante de B. A tiene dificultades para bajar su spinnaker y, cuando se pone a un rumbo de ceñida, su braza se desliza y se arrastra por detrás unos 30 pies (9 m) 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 20 pies (6 m) a popa de A. A todavía tiene dificultades para manejar su spinnaker y el puño de driza de su spinnaker se escapa inesperadamente hacia atrás (hacia popa) y golpea el estay de proa de B.

Pregunta

¿Qué reglas se aplican durante estos incidentes y algún barco infringe una regla?

Respuesta

Cuando la braza del spinnaker de A toca la baliza, A infringe la regla 31. Un barco toca una baliza de acuerdo con el significado de la regla 31 cuando cualquier parte de su casco, tripulación o equipo entra en contacto con la baliza. El hecho de que su equipamiento toque la baliza porque tiene dificultades para maniobrar o manejar la vela no excusa su incumplimiento de la regla.

Cuando el contacto ocurre más tarde entre los dos barcos, la regla 18 ya no se aplica. Debido a que el spinnaker de A no está en su posición normal, los barcos no están comprometidos y, por lo tanto, se aplica la regla 12. Esta regla exige que B se mantenga separado de A, cosa que está haciendo porque nada de lo que B hizo o dejó de hacer requirió que A "tomara medidas para evitarlo" (ver la definición de mantenerse separado). Esto se muestra por el hecho de que el contacto entre ellos se debe exclusivamente a que el equipo de A se mueve inesperadamente fuera de su posición normal. Por tanto, B no infringió la regla 12.

También se aplica la regla 14. A infringió la regla 14 al provocar un contacto que podría haber evitado. Sin embargo, debido a que no hubo daños ni lesiones, A está exonerado (ver la regla 43.1 (c)). No era razonablemente posible que B evitara el contacto con el spinnaker de A cuando se movió hacia popa, por lo que B no infringió la regla 14.

Téngase en cuenta que el Caso 91 también aborda un incidente referido a equipo fuera de su posición normal.

CASO 78

Regla 2, navegación leal

Regla 41, ayuda externa

Regla 69.1(a), mal comportamiento: obligación de evitar el mal comportamiento; resolución

En una regata de flota, tanto si es de barcos monotipo como si es de barcos que compiten bajo un sistema de rating o hándicap, un barco puede usar tácticas que claramente interfieren y obstaculicen el progreso de otro barco en la prueba, siempre que, si se le protesta según la regla 2 por hacer eso, el comité de protestas considere 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 intencionadamente una regla.

Hechos para la pregunta 1

En una regata de flota de barcos monotipo, el barco A usa tácticas que claramente interfieren y entorpecen el progreso del barco B en la prueba. Mientras usa esas tácticas, A no infringe ninguna regla, excepto posiblemente la regla 2 o la regla 69.1 (a). B protesta a A por la regla 2.

Pregunta 1

¿En cuál de las siguientes circunstancias la táctica de A se consideraría antideportiva y una infracción de la regla 2 o de la regla 69.1(a)?

(a) El comité de protestas considera que existía una posibilidad razonable de que las tácticas de A beneficiaran su clasificación final en el evento.

(b) El comité de protestas entiende que había una posibilidad razonable de que las tácticas de A aumentaran sus posibilidades de ganar la selección para otro evento, pero no beneficiarían su clasificación final en el evento.

(c) El comité de protestas entiende 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 averigua que A y un tercer barco, el barco C, habían acordado que ambos 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 determina que A estaba intentando empeorar la puntuación de la carrera o serie de B por razones ajenas al deporte.

Respuesta 1

En la circunstancia (a), A actuaría de conformidad con los principios reconocidos de la deportividad y el juego limpio.

En las circunstancias (b) y (c), A infringiría la regla 2 y posiblemente la regla 69.1(a).

En la circunstancia (d), tanto A como C infringirían la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a). Además, al recibir de A ayuda prohibida por la regla 41, C también infringiría la regla 41.

En la circunstancia (e), A infringiría la regla 2, y posiblemente la regla 69.1(a) porque, sin una buena razón deportiva, sus acciones infringirían claramente los principios reconocidos de la deportividad y el juego limpio.

Pregunta 2

¿Sería diferente la Respuesta 1 si los barcos hubieran estado compitiendo bajo un sistema de rating o hándicap y si A hubiera sido más rápido o más maniobrable que B?

Respuesta 2

No.

Pregunta 3

¿Sería diferente la Respuesta 1 si, mientras usaba tácticas que claramente interferían y obstaculizaban el progreso de B en la prueba, A hubiera infringido intencionadamente una regla?

Respuesta 3

Sí. Siempre que un barco infringe intencionadamente una regla, también infringe la regla 2 y posiblemente la regla 69.1(a).

USA 1991/282, revisado por World Sailing en 2009, 2013 y 2018

CASO 79

Regla 29.1, Llamadas: Llamada individual

Cuando un barco no tiene ninguna razón para saber (puede no saber) que una parte de su casco cruzó la línea de salida antes de tiempo y el comité de regatas no hace la señal de llamada individual inmediatamente, pero aun así le puntuá como OCS, se trata de un error que empeora significativamente la puntuación del barco sin ninguna culpa por su parte y, por tanto, tiene derecho a reparación.

Hechos

En la salida de una prueba para barcos monotipo, parte del casco de cada uno de los diez barcos que estaban cerca de la mitad de la línea de salida estaba ligeramente al otro lado de la línea en su señal de salida. El comité de regata señaló "Llamada individual" mostrando la bandera X con un sonido. Sin embargo, estas señales se hicieron 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 clasificados como OCS.

Pregunta 1

En la regla 29.1, ¿qué significa "mostrará inmediatamente (el RRV dice con prontitud)"?

Respuesta 1

No hay una cantidad de tiempo específica se tenga que aplicar en todas las circunstancias, pero en esta regla significa un tiempo muy corto. Un comité de regata debería señalar "Llamada individual" en unos pocos segundos después de la señal de salida. Cuarenta segundos está mucho más allá de los límites aceptables.

Pregunta 2

¿Es razonable que un barco solicite una reparación debido a una señal de llamada individual menos que rápida, aunque no haya regresado para salir?

Respuesta 2

Sí.

Pregunta 3

¿Por qué se le debe dar reparación a un barco debido a que el comité no ha señalado con prontitud, cuando las reglas dicen que no notificar a un barco que parte de su casco está en el lado del rumbo de la línea de salida en su señal de salida no lo libera de su requisito para empezar?

Respuesta 3

Las reglas no dicen esto. La regla 29.1 exige que el comité señale a todos los barcos cuando parte del casco de uno o más de ellos esté en el lado del recorrido de la línea de salida en el momento de la señal de salida. La regla 28.1, y, si se aplica, la regla 30.1, requiere que cada barco regrese al lado de presalida antes de la salida y después salga, pero esto supone que se han realizado las señales, tanto las visuales como las sonoras. Cuando no se hace una señal o, como en este caso, cuando la señal se ha hecho demasiado tarde, se sitúa a un barco que no se ha dado cuenta de que estaba un poco más allá de la línea en la señal de salida en una posición de desventaja significativa porque no puede usar la información que la señal proporciona, en combinación con sus observaciones de su posición en relación con otros barcos en el momento en el que se hace la señal, para decidir si debe volver o no al lado de presalida de la línea.

Pregunta 4

¿Cómo puede un barco que no ha salido correctamente tener derecho a una reparación cuando la regla 62.1 requiere que su puntuación se haya empeorado significativamente "sin ninguna culpa por su parte"?

Respuesta 4

Un barco que no tenga motivos para creer que parte de su casco estaba en el lado del recorrido de la línea en su señal de salida tiene derecho a asumir que salió correctamente a menos que se le indique lo contrario. Como indica la Respuesta 3, un barco puede verse significativamente perjudicado por una demora del comité de regatas al hacer la señal de llamada. Ese error es totalmente culpa del comité de regatas y no del barco en desventaja. (Ver el Caso 31 para ver un análisis sobre la reparación apropiada en una situación similar).

CASO 80

Suprimido

Razón para eliminar el Caso 80: Según la nueva regla A5, si el comité de regatas observa que un barco comete un error al navegar el recorrido, ahora puede clasificarle como NSC sin una audiencia. Esa nueva regla hace que el caso sea innecesario.

CASO 81

Regla 14, evitar contactos

Regla 15, adquirir derecho de paso

Regla 18.1(b), espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

Regla 18.2(b), espacio en baliza: dar espacio en baliza

Regla 18.2(d), espacio en baliza: dar espacio en baliza

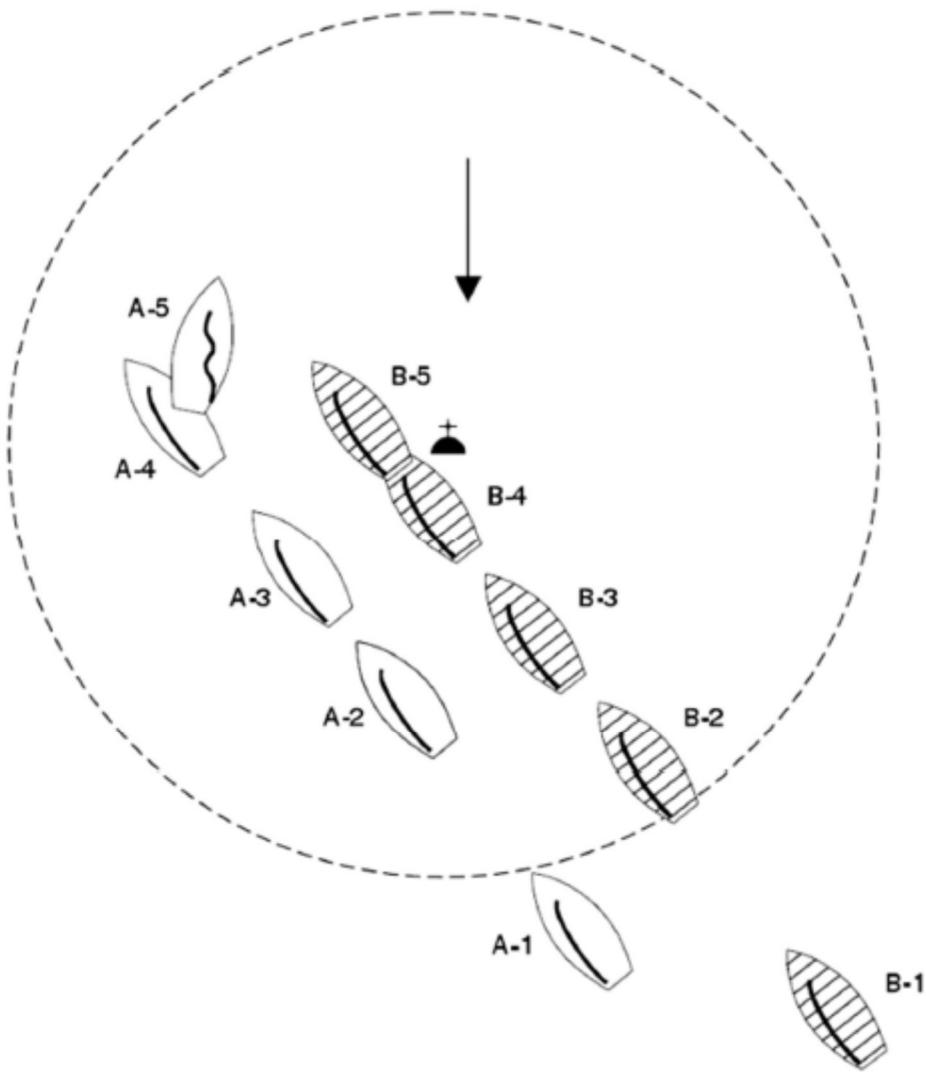
Cuando un barco con derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(b) pasa de proa al viento, la regla 18.2(b) deja de aplicarse y debe cumplir con la regla que corresponda de la Sección A.

Hechos

Dos barcos, A y B, ciñendo amurados a estribor, se acercaron a una baliza que habían de dejar por estribor. A entró en la zona libre a proa y en un rumbo a sotavento de B, y viró a un rumbo de ceñida quedando amurado a babor para rodear la baliza. B, todavía amurado a estribor, hizo contacto con A, que en ese momento estaba amurado a babor, sin causar daños ni lesiones. Ambos barcos protestaron.

Citando la regla 18.1 (b), 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 de conformidad con la regla 10. A apeló.



Decisión

B estaba libre a popa de A desde la posición 1 a la posición 4. Mientras B estaba libre a popa, se mantuvo separado de A como lo requiere la regla 12.

Desde el momento en que A llegó a la zona hasta que pasó de proa al viento, se aplicaba la segunda frase de la regla 18.2(b), que exige que B dé 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 de proa al viento, terminó la obligación de B de darle espacio en la baliza a A (ver la regla 18.2 (d) o la regla 18.1 (b)).

En ese momento, B adquirió el derecho de paso, y se requirió que 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 aplicaba porque B adquirió el derecho de paso como resultado de la virada de A.

No queda claro a partir de los hechos si B necesitaba actuar para evitar a A antes o después de que A asumiera un rumbo de ceñida amurado a babor. Sin embargo, sí está claro que B tenía que actuar para evitar a A mientras que B mantenía el derecho de paso. Por lo tanto, A está descalificado, tanto por la regla 13 como por la regla 10. Como era posible que A hubiera evitado el contacto, también infringió la regla 14.

La regla 14 se aplicaba a B, pero los hechos no permiten determinar si era razonablemente posible que B, actuando después de que se hizo evidente que A no se mantenía separado, hubiera evitado el contacto. Sin embargo, no es necesario decidir este extremo porque B tenía el derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones. Por lo tanto, si B hubiera infringido la regla 14, habría sido exonerado por la regla 43.1 (c).

Se desestima la apelación de A. Continúa descalificado y no se debe penalizar a B.

CASO 82

Definiciones, terminar

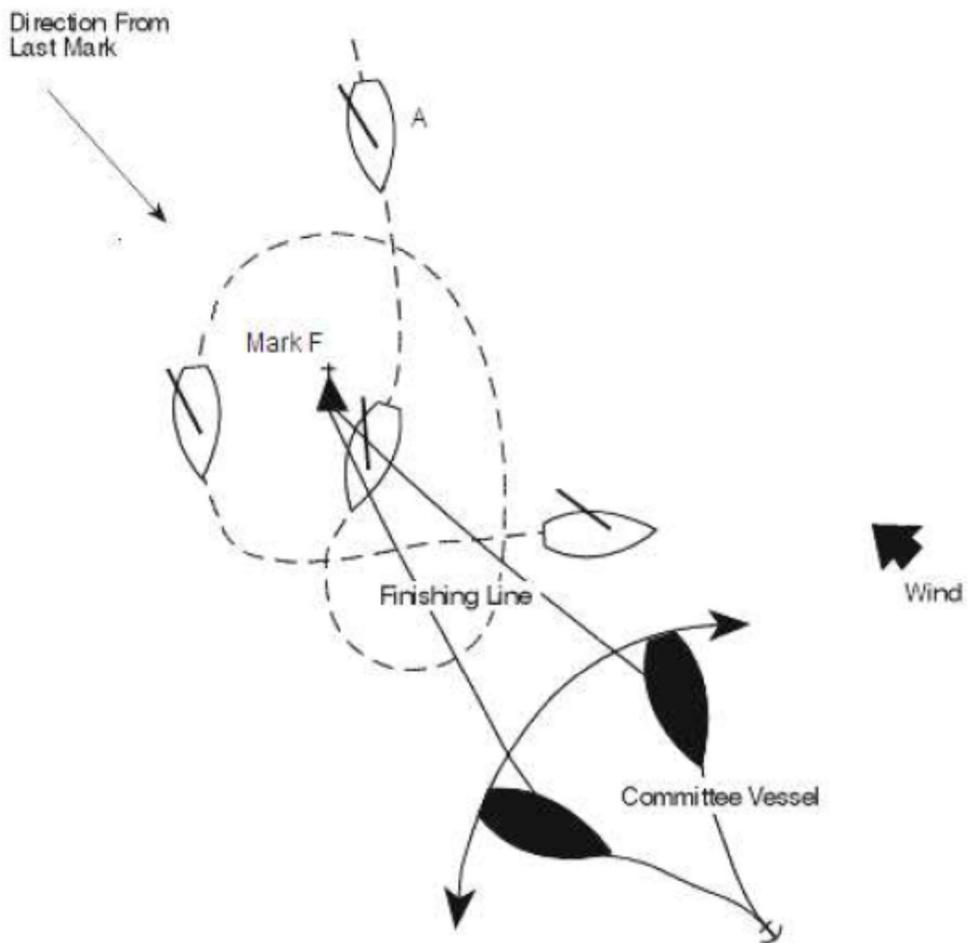
Regla 62.1(a), reparación

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

Hechos

En la llegada de una prueba, el barco A cruzó la línea de llegada desde el lado de la línea que él creía que era el lado del recorrido, dejando la baliza F a estribor. Él anotó la hora en que cruzó la línea. El oficial de regata no registró que hubiera terminado y no hizo una señal sonora. Al no escuchar ninguna señal de sonido, A navegó el camino que se muestra en el diagrama y al final cruzó la línea dejando la baliza F a babor, momento en el que el oficial de regata registró que había terminado e hizo una señal de sonido. A solicitó reparación, pidiendo que la hora que registró en su primer cruce se usara como su hora de terminar.

El comité de protestas determinó como un hecho que el barco del comité borneaba hacia un lado y otro a lo largo de una línea paralela al último tramo, pero creía que el oficial de regata estaba observando de cerca para determinar la dirección correcta para que cada barco cruzara la línea. Se denegó la reparación según la regla 62.1(a) y A apeló.



Decisión

Se estima la apelación de A. Colocar las balizas de la línea de llegada de modo 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 una reparación de conformidad con la regla 62.1(a). Se le debe dar su puesto de llegada calculado en el momento que él mismo registró cuando cruzó la línea por primera vez.

(Téngase en cuenta que ninguna regla de regata requiere que el comité de regata haga una señal sonora cuando un barco termina. Tal señal es una cortesía para asegurarle a un barco que su llegada ha sido registrada).

GBR 1992/1

CASO 83

Regla 49.2, posición de los tripulantes; guardamancebos

No está permitido el trimado repetido de las velas con el torso de un competidor por fuera de los guardamancebos.

Hechos

En una regata para barcos de 7 m (24 pies) cuyas reglas de clase exigen que lleven guardamancebos instalados, el viento es de unos 15 nudos con ráfagas que duran unos tres segundos; un mar agitado golpea a los barcos por el través. El trimmer de spinnaker de A está de pie en el lado de barlovento de la cubierta manejando la escota, que apenas puede cazar. Su postura cambia para compensar los cambios en el asiento del barco y la carga de la escota. Durante algunas de las ráfagas, se le ve inclinado hacia atrás con parte de su torso fuera de los guardamancebos.

Preguntas

1. ¿Es correcto equiparar las palabras "situar parte alguna" de la regla 49.2 con una posición estacionaria?
2. ¿Lo es apoyarse contra una escota en tensión "para realizar alguna tarea necesaria", como, por ejemplo, trimar la escota?
3. ¿La duración de una ráfaga es "breve" en estas circunstancias?

Respuestas

Se desprende claramente del diagrama 6 del Caso 36 que la posición adoptada por el miembro de la tripulación de A podría infringir la regla 49.2. "Posicionar el torso" no significa que el torso esté estacionario; implica un acto deliberado con cierta duración.

frase "realizar alguna tarea necesaria" contenida en la regla 49.2 significa que el torso puede colocarse fuera de los guardamancebos sólo para realizar una tarea que no podría llevarse a cabo razonablemente desde dentro de los guardamancebos. El uso de "brevemente" en la regla deja en claro que el torso debe moverse hacia adentro tan pronto como se complete la tarea.

La regla tiene la clara intención de permitir una acción que de otro modo sería ilegal. El permiso no se extiende al trimado normal de velas, incluso aunque esto pudiera lograrse de manera más efectiva colocando el torso por fuera de los guardamancebos. La regla 49.2 está para la seguridad de la tripulación y es inevitable que disuada de las posibles ventajas que podrían obtenerse optimizando la distribución del peso de la tripulación. Las acciones del miembro de la tripulación de A al inclinarse hacia afuera de los guardamancebos infringen la regla 49.2.

GBR 1992/10

CASO 84

Suprimido

CASO 85

Definiciones, regla

Regla 61.1, requisitos para una protesta: informar al protestado
Regla 86.1(c), modificaciones al reglamento de regatas

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

Hechos

Los barcos de la clase XYZ tienen cascos de 8 m de eslora. La regla 5 de las reglas de clase XYZ establece lo siguiente:

El requisito de la regla del Reglamento 61.1 de mostrar una bandera roja no se aplica a la Clase XYZ a menos que se requiera específicamente por escrito en las instrucciones de regata de una regata o serie de regatas.

En una regata para barcos de clase XYZ, el barco A protestó a los barcos B y C y señaló en su formulario de protesta que no mostró una bandera roja porque no era requerido por las reglas de su 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 a C. B apeló.

Decisión

Se estima la apelación de B. El párrafo (d) de la definición de Regla deja claro que las reglas de clase se aplican a una regata. Las reglas de clase pueden cambiar las reglas de regata, pero sólo las reglas enumeradas en la regla 86.1(c) y, con la aprobación de World Sailing, una regla del Apéndice G (ver regla G5). La regla 61 no es una de esas reglas y, por lo tanto, la regla de clase 5, que intenta cambiar la regla 61.1, no es válida y no puede aplicarse. Las instrucciones de regata podrían haber modificado la regla 61.1 según lo permitido en la regla 86.1(b), pero no lo hicieron. Por lo tanto, la protesta de A era inválida y debería haber sido inadmitida. En consecuencia, las decisiones del comité de protestas se revocan y los dos barcos se reponen en sus puestos de llegada.

USA 1994/299

CASO 86

Suprimido

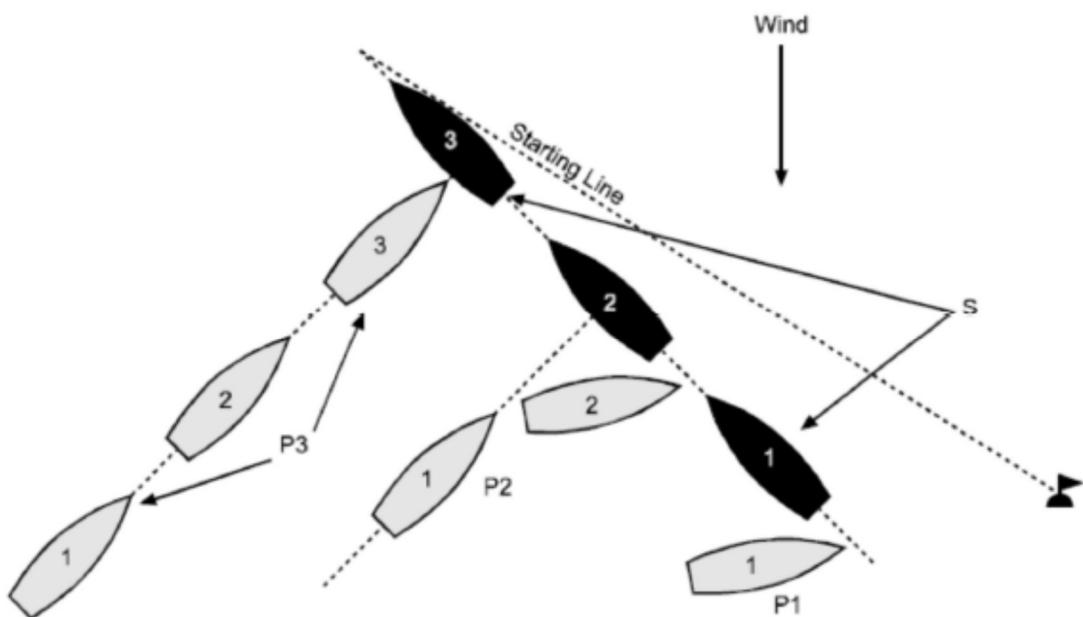
CASO 87

Definiciones, mantenerse separado

Regla 10, en bordadas opuestas

Regla 14, evitar contactos

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



Hechos

El ángulo de la línea de salida sólo permitía que cruzara la línea un barco en ceñida amurado a estribor, y la mayoría de los barcos se acercaban amurados a babor. Sin embargo, S se acercó amurado a estribor desde el extremo derecho, gritando continuamente "estribor" a los barcos amurados a babor a medida que se acercaban.

P1 y P2 arribaron por debajo de S. Sin embargo, P3 no hizo ningún intento de evitar a S y chocó contra él en el medio del costado del barco en ángulo recto, causando daños considerables. El comité de protestas descalificó a ambos barcos, P3 según la regla 10 y S según la regla 14. S apeló.

Decisión

La regla 10 exigía que P3 se mantuviera separado de S. La regla 14 exigía que cada barco evitara el contacto con el otro barco si 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 que S "pueda navegar su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo" (consultar la definición de mantenerse separado). P3 infringió tanto la regla 10 como la regla 14.

En el caso de S, mientras que la regla 10 requería que P3 se mantuviera separado de ella, al mismo tiempo, la regla 14 requería que S evitara el contacto si era "razonablemente posible" hacerlo. Sin embargo, la regla 14 permitió a S navegar su rumbo con la expectativa de que P3 se mantendría separado como estaba obligado, hasta el momento en que quedó claro que P3 no lo iba a hacer. En este caso, el diagrama muestra que P3 fácilmente podría haber arribado y así haber evitado a S desde una posición muy cercana a S. Por esa razón, el tiempo entre el momento en que quedó claro que P3 no iba a mantenerse separado y el momento de la colisión fue un intervalo muy breve, tan breve que para S fue imposible evitar el contacto. Por lo tanto, S no infringió la regla 14. Se estima la apelación de S y se le repone.

CASO 88

Definiciones, mantenerse separado

Regla 10, en bordadas opuestas

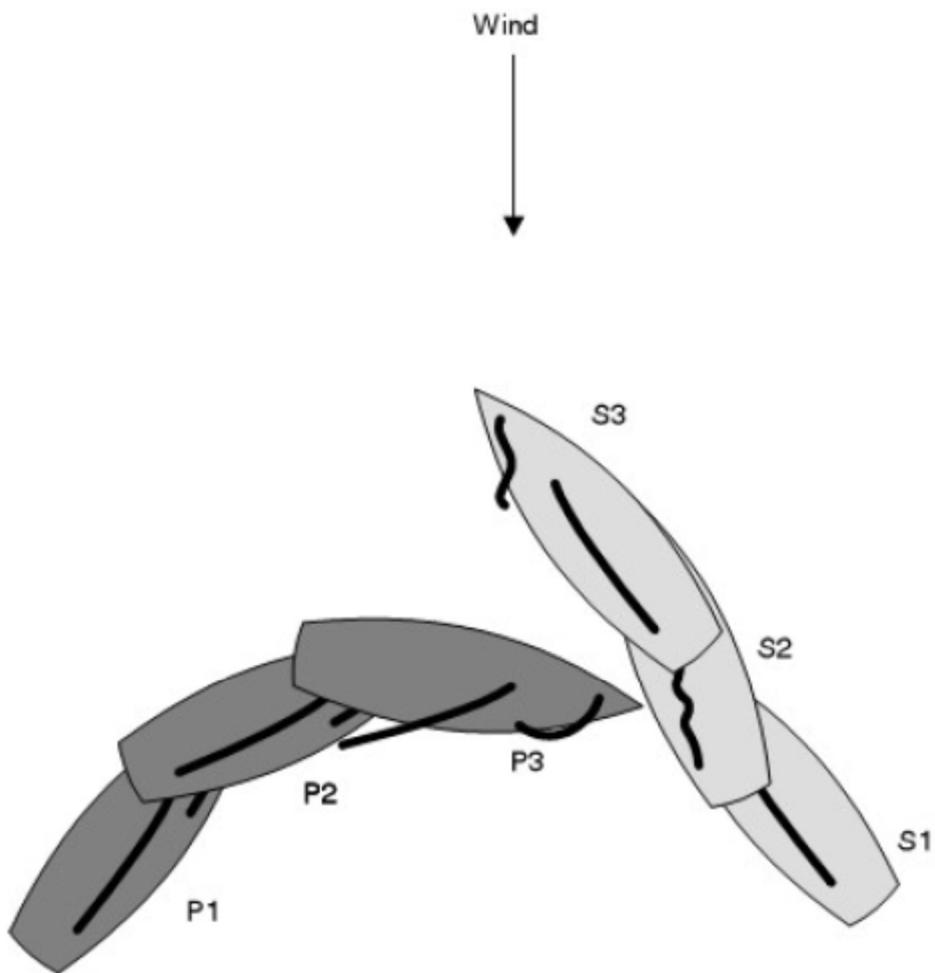
Regla 14, evitar contactos

Un barco puede haber evitado el contacto y, aun así, no haberse mantenido separado.

Hechos

S y P, dos barcos quillados de unos 24 pies (7 m) de eslora, se acercaron en un tramo de barlovento, navegando aproximadamente a la misma velocidad con 12 a 15 nudos de viento y condiciones de mar "mínimas". S estaba un poco por delante. Cuando se encontraban aproximadamente a tres esloras de casco, S gritó "estribor" y lo hizo de nuevo a dos esloras de casco, pero P no respondió ni cambió de rumbo. En la posición 1 del diagrama, ambos barcos cambiaron de rumbo al mismo tiempo. S, temiendo una colisión, orzó bruscamente con la intención de virar y así minimizar los daños o lesiones y P arribó bruscamente. En cuanto vio que P estaba arribando, S también arribó de inmediato. P, con la caña del timón todo lo que podía a babor, pasó por la popa de S a dos pies (0,6 m) de ella. No hubo contacto. S protestó según la regla 10.

El comité de protestas decidió que P no había infringido 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 descubrir que sus cambios de rumbo no afectaron a P, que ya estaba haciendo un cambio de rumbo importante que habría sido necesario 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 que P se "mantuviera separado" de S. "mantenerse separado" significa algo más que "evitar el contacto"; de lo contrario, la regla contendría esas palabras o similares. Por lo tanto, el hecho de que los barcos no chocaran no determina necesariamente que P se mantuviera separado. La definición de mantenerse separado junto con los hechos determina si P cumplió o no con la regla. En este caso, la pregunta clave que plantea la definición es si S pudo "navegar su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo".

Las siguientes consideraciones llevan a la conclusión 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 rumbo de colisión, lo que significaba que al menos uno de ellos tendría que cambiar de rumbo.

(2) la distancia entre los barcos en el momento en que ambos barcos cambiaron de rumbo. Después de la posición 1, si ninguno de los barcos hubiera cambiado de rumbo, la proa de P habría golpeado el lado de sotavento de S después de que los barcos hubieran navegado aproximadamente dos tercios de la eslora del casco.

(3) el tiempo estimado que quedaba antes del contacto. Cuando ambos barcos cambiaron de rumbo, quedaba muy poco tiempo antes de que fuera a ocurrir una colisión. Por ejemplo, a una velocidad de cinco nudos, uno de estos barcos viajaría dos tercios de su eslora en 1,9 segundos. A seis nudos sería 1,5 segundos.

(4) la amplitud del cambio de rumbo que necesita cada barco para evitar una colisión. Esto fue aumentando a medida que los barcos se acercaban. En el momento en que P cambió de rumbo, el cambio requerido fue tal que "con el timón girado hacia babor tanto como podía", pasó la popa de S "a dos pies" (0,6 m). En el mismo momento, el cambio de rumbo que S habría necesitado para evitar a P si P no hubiera cambiado de rumbo era de aproximadamente 90 grados porque S habría tenido que virar.

(5) el tiempo que necesitaba cualquiera de los barcos para realizar el cambio de rumbo necesario. Este factor quedó determinado por otros varios: el peso y la velocidad del barco, la forma de su casco bajo el agua, el tamaño de su timón, el manejo de la vela se necesitaba y las condiciones del viento y del mar.

Cuando los barcos alcanzaron la posición 1 del diagrama, P no se estaba manteniendo separado. Una colisión era inminente, y casi inevitable, como lo demuestra el hecho de que con toda la caña metida P pasó a menos de dos pies (0,6 m) de la popa de S. En esa posición del diagrama, S no sabía con seguridad si P había escuchado sus voces, o si se estaba preparando para cambiar de rumbo, y ni siquiera si P estaba al tanto de la presencia de S. Además, P había navegado más allá del punto en el que debería haber arribado, tanto si era para minimizar el tiempo y la distancia para alcanzar la baliza de barlovento como si era para navegar a un rumbo elegido por razones tácticas. Por todas estas razones, S claramente no podía navegar a su rumbo "sin necesidad de realizar acciones para evitarlo", por lo que P infringió la regla 10. Estaba plenamente justificado que S esperara una colisión y que llegara a la conclusión de que sólo su acción la podría evitar.

No hay necesidad de abordar la cuestión de si S infringió o no la regla 16.1 o 16.2 porque, cuando S cambió de rumbo, P ya había infringido la regla 10 y S, actuando como lo requiere la regla 14, cambió de rumbo para evitar una colisión. Y eso aunque los hechos hubieran indicado que S había infringido la regla 16.1 o 16.2, pues habría sido exonerada por la regla 43.1(a).

Véase también el caso 50.

CASO 89

Regla 50.1(a), vestimenta y equipo de un participante

Excepto en el caso de una tabla de windsurf o kitesurf, un competidor no puede llevar ni sujetar de otro modo a su persona un recipiente de bebida.

Pregunta

¿La regla 50.1(a) permite que un competidor use o sujetete a su persona un recipiente de bebida mientras está en regata?

Respuesta

No. Excepto en una tabla de windsurf o kitesurf, no hay necesidad de tal práctica y, por lo tanto, se debe considerar que su propósito principal es aumentar el peso del competidor. (Téngase en cuenta que las reglas B4 y F4 modifican la regla 50.1(a) para las competiciones de windsurf y kitesurf).

CASO 90

Definiciones, navegar el recorrido

Regla 28.1, navegar la prueba

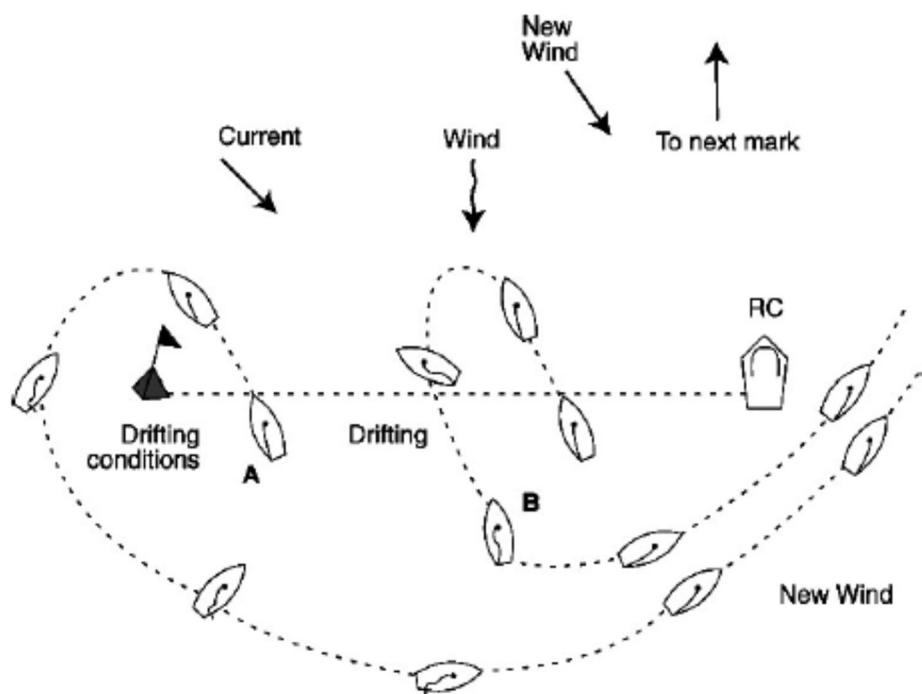
Cuando el hilo de un barco (que representa su trayectoria) pasa una baliza en el lado prescrito, no infringe la regla 28.2 si su hilo, cuando se tensa, también pasa esa baliza en el lado no prescrito.

Hechos

El primer tramo de una prueba en el río Panamá fue a barlovento, con viento débil y fuerte corriente en contra. Los barcos A y B salieron correctamente, pero el viento amainó y derivaron hacia atrás. A pasó por fuera del extremo de babor de la línea y B volvió a cruzar la línea. Más tarde, el viento volvió pero con una nueva dirección, y ambos barcos pasaron por el estribor del barco del comité de regatas en el extremo de estribor de la línea y continuaron subiendo el tramo.

A protestó contra B por infringir la "regla del hilo" (ver la definición de navegar el recorrido y la regla 28.1), pero el comité de protestas decidió que la protesta no era válida.

No obstante, envió una solicitud de interpretación de la definición de navegar el recorrido y de la regla 28.1 a la autoridad nacional de acuerdo con la regla 70.4.



Pregunta

¿Los barcos A y B cumplieron 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, cuando se tensa, deja cada baliza de salida por el lado prescrito cuando cruza la línea de salida. La regla 28.1 no prohíbe las vueltas adicionales alrededor de una baliza, siempre que el hilo descrito en la definición de navegar el recorrido, cuando esté tenso, se encuentre en el lado prescrito de cada baliza. Por ejemplo, si un barco toca una baliza que debe rodear mientras la deja por su lado de estribor tal y como lo requieren las instrucciones de regata, y luego hace una penalización en el sentido de las agujas del reloj para darle la vuelta, 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 salir, dejó la baliza de babor a babor y la baliza de estribor a estribor, según estaba prescrito. Sin embargo, más tarde volvió a cruzar la línea de salida y luego dejó la baliza de estribor a babor. Cuando se muestra el hilo que representa su trayectoria, no pasará por la línea de salida y, por lo tanto, no dejará la baliza de estribor por el lado prescrito.

Ver en el Caso 106 el análisis de un incidente similar en una línea de llegada.

ARG 1996/3

CASO 91

Definiciones, libre a popa y libre a proa; compromiso definiciones, mantenerse separado

Regla 12, en la misma bordada, no comprometidos

Regla 14, evitar contactos

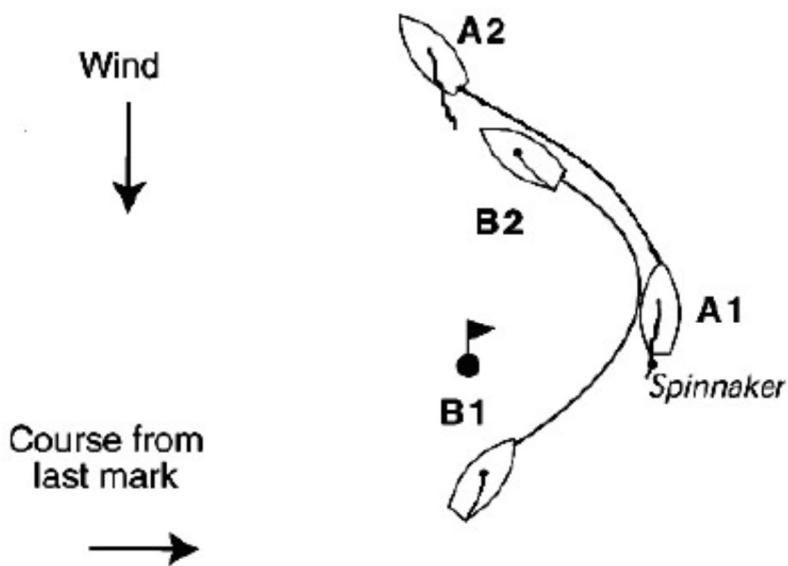
Regla 43.1(c), exoneración

Un barco que tenga que mantenerse separado debe mantenerse separado del equipamiento de otro barco que vaya fuera de su posición normal cuando ese equipamiento ha estado fuera de su posición normal el tiempo suficiente para que hayan podido ver y evitar tal equipamiento.

Hechos

Los barcos A y B navegaban de través amurados a babor y se acercaban a una baliza que tenían que dejar por babor. B estaba libre a popa de A. El spinnaker de A había estado volando fuera de control desde el tope de su palo durante todo el tramo. Ambos barcos viraron alrededor de la baliza. Despues de que ambos hubieran virado, B navegó una corta distancia de ceñida. Luego arribó y su aparejo hizo contacto con el spinnaker de A, que todavía estaba volando desde el tope del palo de A. El contacto no provocó daños. A protestó.

El comité de protestas descalificó a B por infringir la regla 12 cuando su jarcia hizo contacto con el spinnaker de A. B apeló.



Decisión

El contacto fue causado por B al arribar. 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 todo su equipo estaba en posición normal. Por lo tanto, no había compromiso (consúltese la definición de libre a popa y libre a proa; compromiso), y se aplicaba la regla 12. Se requería que B se mantuviera separado del casco, el equipo y la tripulación de A, incluido su spinnaker.

B infringió la regla 12 al no mantenerse separado, porque al navegar hacia el spinnaker de A, creó la necesidad de que A tomara medidas para evitarlo (ver la definición de mantenerse separado). La tripulación de B había podido ver el spinnaker de A arrastrándose desde la parte superior de su mástil durante bastante tiempo antes del contacto, por lo que el hecho de que B no se mantuviera 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 ser similar pero que es significativamente diferente. Allí, B pasó la baliza cerca de la popa de A sin saber que A iba a perder el control de su spinnaker. No se podía haber esperado que B hubiera

previsto que el spinnaker de A se arrastraría repentinamente 20 pies (6 m) a popa.

En el presente caso, B también infringió la regla 14 al provocar un contacto que podría haber evitado. Sin embargo, A no infringió esa regla porque, después de que quedó claro que B no se estaba manteniendo separado, no era razonablemente posible para él 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. Se desestima su apelación.

USA 1987/271

CASO 92

Regla 14, evitar contactos

Regla 16.1, alterar el rumbo

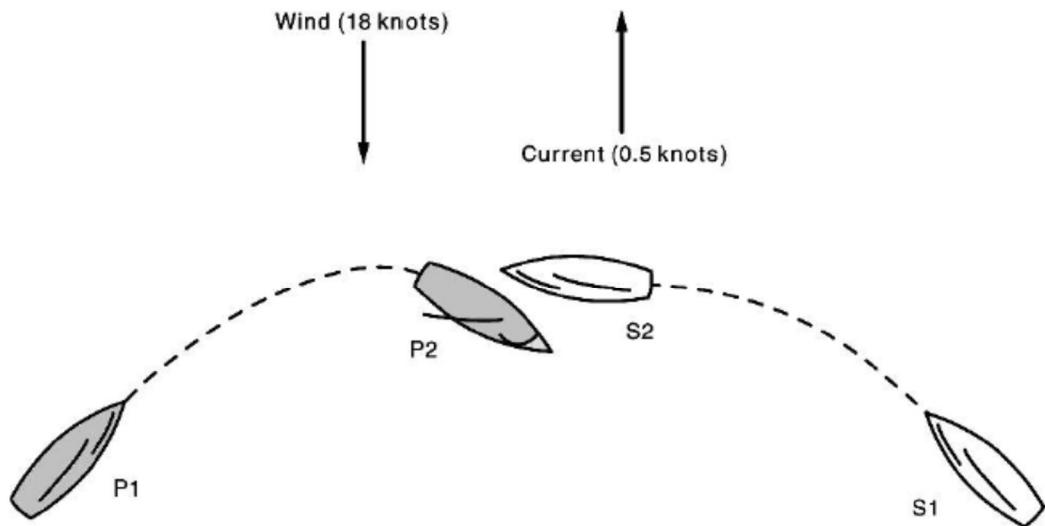
Regla 16.2, alterar el rumbo

Cuando un barco con derecho de paso altera el rumbo, se requiere que el barco que se esté manteniendo separado actúe sólo en respuesta a lo que el barco con derecho de paso está haciendo en ese momento, no a lo que el barco con derecho de paso podría hacer a continuación.

Hechos

En un tramo a barlovento con vientos de 18 nudos, S y P se acercaron en bordadas opuestas. P arribó para evitar a S. S también arribó, y P continuó arribando para pasar a popa de S. S también continuó arribando, escorando más a sotavento como resultado. Hubo contacto entre los mástiles y el aparejo de los dos 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. La decisión del comité de protestas de descalificarle se mantiene, de conformidad con las reglas 14, 16.1 y 16.2.

Inicialmente, los barcos estaban en rumbos de colisión. P arribó para mantenerse separado de S como lo requiere la regla 10. Los hechos escritos y el diagrama establecieron que P se habría mantenido separado de S si hubiera pasado a sotavento de éste si S no hubiera alterado su rumbo. Sin embargo, S arribó, lo que hizo que P tuviera que arribar aún más de inmediato para poder seguir manteniéndose separado. Al cambiar de rumbo como lo hizo, S infringió la regla 16.2.

S continuó alterando el rumbo, a una velocidad de giro cada vez mayor. En algún momento antes de la colisión, nada de lo que P pudiera haber hecho de forma marinera le habría permitido mantenerse separado. Por lo tanto, al seguir alterando el rumbo S también infringió la regla 16.1.

Además, S infringió la regla 14 y debe ser penalizado por esa regla porque, como barco con derecho de paso, no evitó el contacto que causó daños cuando era razonablemente posible que lo hubiera hecho.

S argumentó que P podría haber virado o trasluchado, y afirmó que esto era obligación de P. Esta es una interpretación equivocada 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 sólo está obligado a actuar en respuesta a lo que está haciendo un barco con derecho de paso en ese momento, no a lo que podría hacer posteriormente. Hasta que no pudo hacerlo, P hizo lo que estaba obligado a hacer, manteniéndose separado alterando el rumbo de tal manera que si S, no hubiera continuado arribando hacia P, no habría tenido "necesidad de realizar acciones para evitarlo" (ver la definición de mantenerse separado).

Al no mantenerse separado, P infringió la regla 10, pero eso fue una consecuencia de las infracciones de 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 tanto, P no infringió la regla 14.

CASO 93

Definiciones, espacio

Regla 15, adquirir derecho de paso

Regla 16, alterar el rumbo

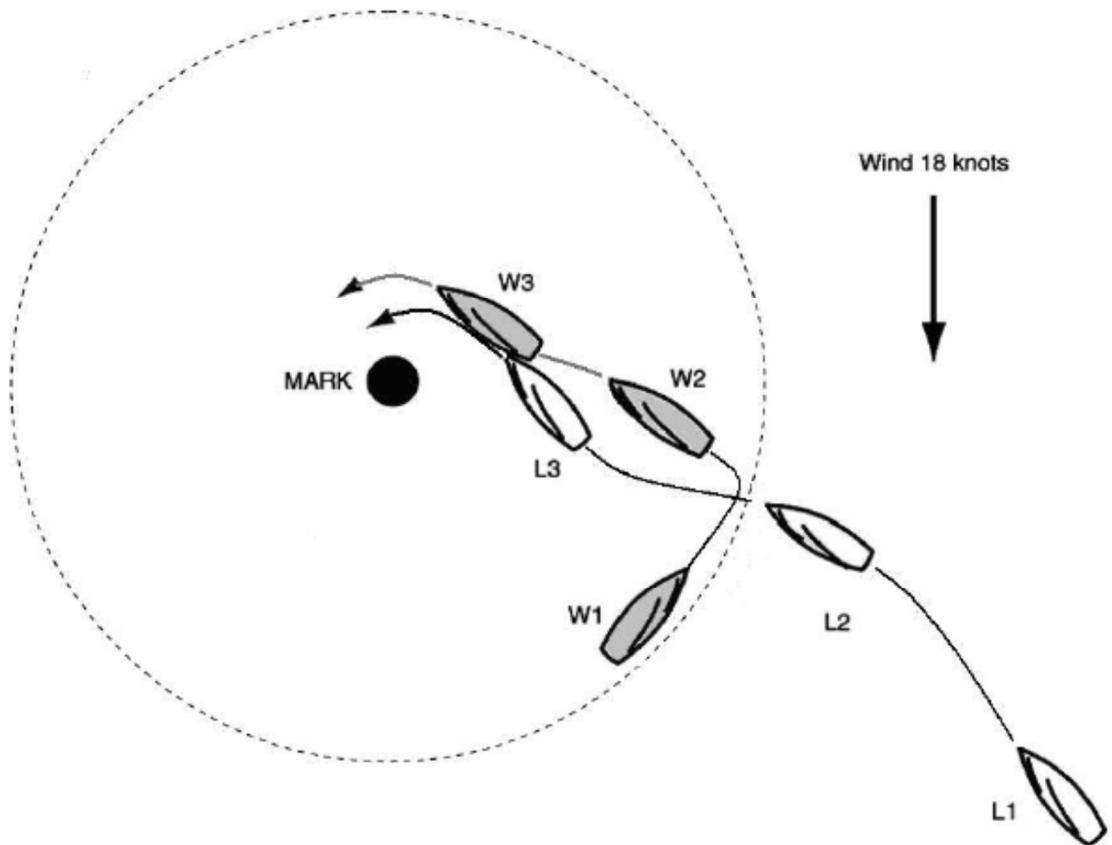
Regla 18.3, espacio en baliza: pasar de proa al viento dentro de la zona

Si un barco orza inmediatamente después de haber quedado comprometido a sotavento de otro barco y no hay ninguna acción de buen hacer marinero que le pueda permitir al otro barco mantenerse separado, el barco que orza infringe las reglas 15 y 16.1. El otro barco infringe la regla 11, pero queda exonerado.

Hechos

En la posición 1, W y L estaban en bordadas opuestas acercándose a una baliza de barlovento que debían dejar por babor. Después de que W pasara de proa a viento dentro de la zona y estuviera en su nuevo rumbo de ceñida, L estaba directamente a popa de aquél. El rumbo de W estaba lo suficientemente por encima del layline para permitir que L pasara entre W y la baliza. En la posición 2, L había arribado desde una posición cercana a la popa de W y estaba a punto de comprometerse a sotavento de W. Cuando comenzó el compromiso, L orzó inmediatamente y golpeó el lado de babor de W. Los barcos entonces

Continuaron rodeando la baliza sin más incidentes. L protestó contra W pero L fue descalificado por infringir la regla 16.1. Éste apeló.



Decisión

Entre las posiciones 1 y 2, mientras ya estaba en la zona, W pasó de proa a viento. En ese momento, W iba directo a la baliza, por lo que comenzó a aplicarse la regla 18.3. En su apelación, L argumentó que W había infringido la regla 18.3. Esa regla requería que W le diera espacio a L cuando L se comprometiera por su interior. Los hechos indican que el rumbo de W estaba lo suficientemente por encima del layline como para permitir que L tuviera espacio para navegar hasta la baliza y rodearla. Por lo tanto, W le había dado espacio en baliza a L y no infringió la regla 18.3.

En la posición 2, W tenía derecho de paso sobre L según la regla 12. Poco tiempo después, entre las posiciones 2 y 3, los barcos se comprometieron, momento en el que L adquirió el derecho de paso según la regla 11, e inicialmente la regla 15 requería que L diera a W espacio para que se mantuviera

separado. En todo momento después de que los barcos se comprometieran, se aplicaba la regla 16.1. La orzada de L, que se hizo inmediatamente después de que comenzara el compromiso, privó a

W de espacio para que pudiera mantenerse separado. No podía actuar de ningún modo marinero para hacerlo. L infringió así 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 navegaba dentro del espacio en baliza al que tenía derecho y que W le había dado.

Cuando L orzó, W infringió la regla 11, pero fue exonerado por la regla 43.1(b) porque navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según las reglas 15 y 16.1.

L se comprometió desde libre a popa dentro de dos esloras del casco de W, por lo que la regla 17 prohibía a L navegar por encima de su rumbo debido. El comité de protestas no averiguó hechos suficientes para determinar si L había navegado por encima de su rumbo debido después de que comenzara el compromiso. Si lo hubiera hecho, habría infringido la regla 17. Sin embargo, no se gana nada buscando los hechos necesarios para resolver esta cuestión porque L seguiría igualmente descalificado según las reglas 15 y 16.1.

El comité de protestas no discutió la regla 14. W no había infringido la regla 14, ya que no era razonablemente posible para él evitar el contacto. L, sin embargo, sí infringió la regla 14; el hecho de que éste provocara el contacto demostraba que le era posible haberlo evitado. Se habría penalizado a L por esta infracción si hubiera habido daños o lesiones en cualquiera de los barcos. No había hechos probados sobre daños o lesiones, pero no es necesario abordar este tema ya que L seguiría estando descalificado de acuerdo con las reglas 15 y 16.1.

Por las razones anteriores, se desestima la apelación de L.

USA 1998/76

CASO 94

Suprimido

CASO 95

Definiciones, espacio en baliza

Definiciones, espacio

Regla 18.1(a), espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

Regla 18.2, espacio en baliza: dar espacio en baliza

18.3, espacio en baliza: pasar de proa al viento dentro de la zona

Regla 43.1(b), exoneración

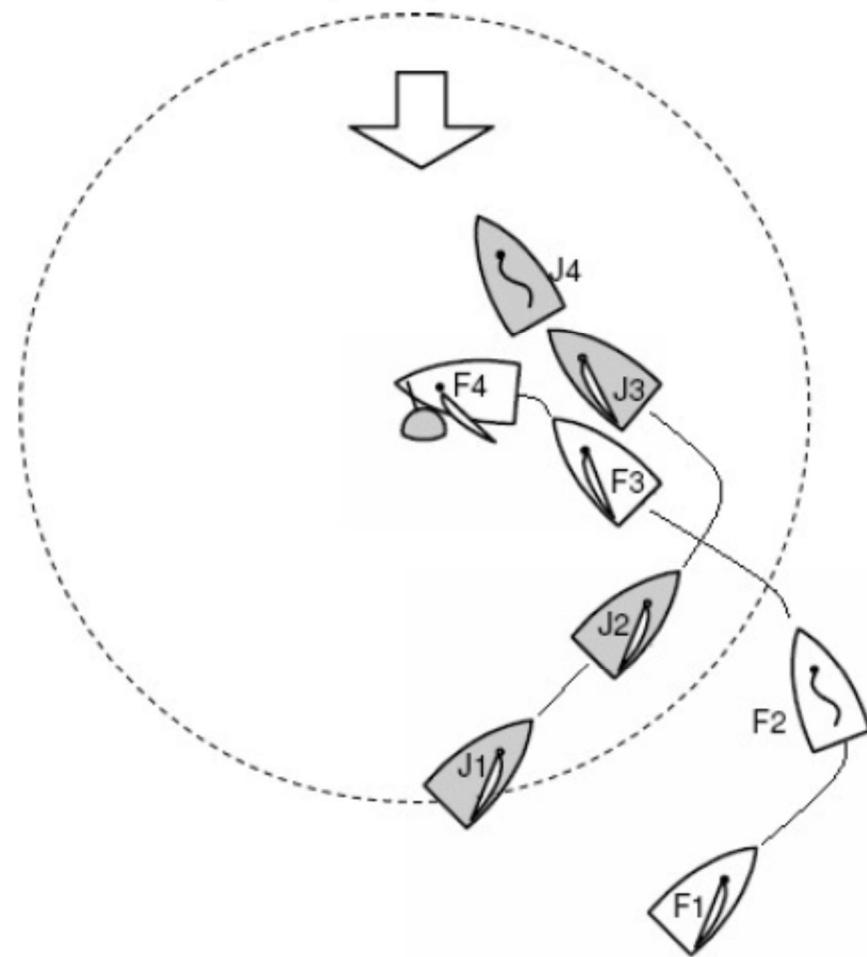
Si dos barcos comprometidos en la misma bordada están en una ceñida a barlovento y están sujetos a la regla 18.2(b), la regla 18 deja de aplicarse cuando cualquiera de ellos vira y pasa de proa al viento. Cuando se requiere que un barco dé a otro barco espacio en baliza, el espacio que debe dar incluye el espacio para que el otro barco pueda cumplir con la regla 31. Cuando el barco con derecho al espacio en baliza es obligado a tocar la baliza mientras navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho, queda exonerado de su infracción de la regla 31.

Hechos

Al acercarse a la baliza de barlovento, Jagga y Freebird se comprometieron amurados a babor, estando Freebird entre una y dos esloras a sotavento. Freebird viró y entró en la zona amurado a estribor. A continuación, Jagga viró a una posición a barlovento de Freebird. Jagga orzó de modo que el culeo de su popa hizo que Freebird tuviera que alterar el rumbo para evitar el contacto, cosa que hizo, lo que dio lugar a que tocara la baliza como resultado de ello. Freebird protestó.

El comité de protestas descalificó a Jagga según la regla 18.3. Jagga 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 Jagga llegó a la zona, estaba comprometido por el interior de Freebird. Desde ese momento hasta que Freebird pasó de proa al viento, la regla 18.2(b) exigía que Freebird le diera espacio a Jagga. Cuando Freebird pasó de proa al viento, los barcos estaban en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento, por lo que la regla 18 dejaba de aplicarse (ver la regla 18.1 (a)). Después de que Freebird completara su virada, tenía el derecho de paso según la regla 10, pero inicialmente estaba sujeto a la regla 15. Éste cumplió con esa regla porque Jagga tenía espacio para mantenerse separado al haber cruzado por delante de él.

Entre las posiciones 2 y 3, Jagga pasó de proa al viento y luego estaba en la misma bordada que Freebird. En ese

momento Jagga estaba alcanzando la baliza y Freebird había estado amurado a estribor desde que entró en la zona, por lo que la regla 18.3 comenzó a aplicarse. Si bien se aplicaba la regla 18.3, no se aplicaba la regla 18.2. Sin embargo, un poco más tarde, cuando Jagga completó su virada, Freebird se comprometió por su interior, y la regla 18.3 requería que Jagga le diera espacio a Freebird.

Después de que Jagga cruzara por delante de Freebird, Freebird tenía derecho de paso, primero según la regla 10, luego según la regla 13 y finalmente según la regla 11. Por lo tanto, Jagga no tenía la protección de la regla 15 durante ese tiempo.

Después de la posición 3, la regla 11 requería que Jagga navegara para que Freebird pudiera "navegar su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo" (ver la definición de mantenerse separado).

El hecho de que, cuando Jagga hubo orzado, Freebird tuviera que alterar el rumbo rumbo para evitar el contacto era una prueba de que Jagga había infringido la regla 11 al no haberse mantenido separado. Además, cuando Jagga orzó no le dio espacio a Freebird para que navegara hacia la baliza y que pudiera cumplir con su obligación según la regla 31. Por lo tanto, Jagga infringió la regla 18.3 (ver también las definiciones de espacio en baliza y de espacio).

El comité de protestas descalificó correctamente a Jagga de acuerdo con la regla 18.3, pero éste también había infringido la regla 11. Freebird infringió la regla 31 cuando tocó la baliza, pero fue exonerado por la regla 43.1(b). Se desestima la apelación de Jagga.

CASO 96

Regla 30.4, penalizaciones en la salida: regla de la bandera negra

Cuando, después de una llamada general, un barco se entera al ver mostrado su número de vela de 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 regata no muestra su número de vela y navega en la prueba que se vuelve a navegar, se le debe puntuar como BFD y no como DNE.

Hechos para la pregunta 1

El comité de regata mostró la bandera negra como señal de preparación para la salida de una clase. El casco del barco A fue identificado cuando estaba 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 regata señaló una llamada general. El comité de regatas descalificó a A sin audiencia por infringir la regla 30.4 y mostró su número de vela antes de la siguiente señal de atención de la prueba.

Pregunta 1

Si A cree que el comité de regatas cometió un error cuando le identificó en el triángulo durante el último minuto, ¿las reglas le permiten navegar en la regata cuando se vuelve a empezar y luego solicitar una reparación?

Respuesta 1

La regla 30.4 exige claramente que A no navegue en la prueba que se ha vuelto a empezar y establece que su descalificación no será excluyente si lo hace. Su único remedio es solicitar una reparación, que, si se da 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 de la prueba, y A navegó en la prueba cuando se volvió a empezar.

Pregunta 2

¿Tiene A derecho a un puesto de llegada?

Respuesta 2

No. A debe ser descalificado como 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 de la prueba, se le debe clasificar como BFD (Descalificación por la regla 30.4), y no como DNE (Descalificación que no es excluyente). Si solicita una 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 rechazada. Si bien es cierto que 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 lado del recorrido de la línea de salida en el minuto antes de su señal de salida. Sin embargo, si obtuvo una puntuación de DNE, se debe otorgar una reparación hasta el punto de cambiar su puntuación a BFD.

CASO 97

Regla 55.3, envergado y cazado de velas: cazado de velas

Está permitido el uso de un jockey pole (tangoncillo) junto con la braza

Pregunta

¿Está permitido el uso de un jockey pole o tangoncillo (una percha que ejerce presión hacia afuera sobre el cabo que controla la posición hacia proa y popa de un tangón de spinnaker) de acuerdo con la regla 55.3?

Respuesta

Sí. Cuando se monta un tangón de spinnaker, el cabo que controla la posición a proa y popa de ese tangón es una braza, no una escota. Por lo tanto, un jockeypole o tangoncillo que ejerce presión hacia afuera sobre una braza no es un " un dispositivo que ejerza una presión hacia el exterior sobre una escota o puño de escota de 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 jueces

Regla 63.7, conflicto entre reglas

Regla 87, modificaciones a las reglas de clase

Regla 88.2, prescripciones nacionales: modificaciones a las prescripciones

Reglas J1.1(2), J1.1(3) y 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, tanto si el anuncio de regata indica expresamente que se van a aplicar como si no. Una regla en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, siempre que sea coherente con cualquier disposición de 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 navega bajo un sistema de hándicap o de rating, se aplican las reglas de ese sistema, y también se pueden aplicar algunas o todas las reglas de su clase. Cuando el anuncio de regata entra en conflicto con las instrucciones de regata, ninguna de ellas es de aplicación preferente a la otra.

Hechos

El anuncio de regata de la Regata Spring Tune-Up establecía que se aplicaría 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 o cualquier otro documento o regla. Se dieron salidas para una clase de barcos que compiten con un sistema de hándicap y para dos clases de monotipos. Buttercup, un J/24, compitió en la clase con hándicap y le protestaron por infringir una regla de la clase J/24.

Pregunta 1

¿Se aplicaba alguno de los siguientes?

- (1) las prescripciones de la autoridad nacional
- (2) las reglas de la clase
- (3) reglas en el anuncio de regata
- (4) reglas en las instrucciones de regata
- (5) otros documentos que rigen el evento

Respuesta 1

La Regla J1.1(2) requiere que el anuncio de regata informe a los competidores de "que la regata se regirá por las reglas tal como se definen en el Reglamento de Regatas a Vela ". Si el anuncio de regata incluye tal declaración, entonces se aplicarán las siguientes: las prescripciones de la autoridad nacional, las reglas de clase, las reglas del anuncio de regata y las de las instrucciones de regata, así como las reglamentaciones de World Sailing que World Sailing haya establecido que tienen el estatus de regla y que estén publicadas en el sitio web de World Sailing. Todas las anteriores se aplican porque todas están definidas como reglas (ver la definición de Regla).

En este caso, el anuncio de regata para la Spring Tune-Up no cumplía con la regla J1.1(2). Indicaba únicamente que "se aplicaría el Reglamento de Regatas a Vela". Sin embargo, todos los documentos 1, 2, 3 y 4 se aplican. El razonamiento que lleva a esta conclusión se presenta en el siguiente párrafo.

Si un término aparece en cursiva en una regla de regatas, ese término se usa en el sentido indicado en las Definiciones (ver Terminología en la Introducción). Las Reglas 4.1(a) y 4.3(a), en las que el término 'reglas' está en cursiva, aclaran que "Al tomar parte en una regata regida por las *reglas*, o al tener la intención de hacerlo, cada participante y propietario de barco se compromete a aceptar las *reglas*". y "a regirse por las *reglas*" de los documentos enumerados en la definición de Regla. La regla 5, en la que la palabra 'reglas' aparece nuevamente en cursiva, implica que las reglas en

todos los documentos enumerados en la definición de Regla también gobiernan a la autoridad organizadora, el comité de regatas, el comité técnico y el comité de protestas mientras realizan y juzgan un evento. La enumeración de la definición de regla incluye los elementos 1, 2, 3 y 4 de la pregunta 1.

Otros documentos que rigen el evento (punto 5 de la Pregunta 1) se aplican sólo si están enumerados en el anuncio de regata (ver la regla J1.1(3)).

Pregunta 2

¿Se puede modificar una prescripción de la autoridad nacional, o una regla del anuncio de regata o de las instrucciones de regata?

Respuesta 2

Sí, siempre que se sigan los procedimientos establecidos en las reglas de regata para realizar dicho cambio. (Téngase en cuenta que una adición a una regla, o la eliminación de todo o parte de ella, es "una modificación" a la regla. Ver la regla 85.1).

El anuncio de regata o las instrucciones de regata pueden cambiar una prescripción o establecer que no se aplicarán todas o algunas de las prescripciones, siempre que la autoridad nacional no haya restringido los cambios a esas prescripciones en una prescripción a la regla 88.2. En ausencia de tal cambio en el anuncio de regata o las instrucciones de regata, se aplican todas las prescripciones.

La regla 89.2 establece que una regla del anuncio de regatas puede modificarse siempre que se notifique de forma adecuada, y la regla 90.2 (c) regula el procedimiento para modificar una regla de las instrucciones de regata.

Pregunta 3

¿Se puede modificar una regla de clase?

Respuesta 3

Generalmente no. Sin embargo, el anuncio de regata puede modificar una regla de clase sólo si las reglas de clase así lo permiten, o cuando se exponga en el tablón oficial de avisos la autorización para el cambio emitida por escrito por la asociación de la clase (ver reglas 87 y J1.2 (3)).

Pregunta 4

Buttercup, un J/24, corrió en la clase de hándicap. ¿Se le aplicaban las reglas de la clase J/24 o las reglas del sistema de hándicap?

Respuesta 4

Las reglas del sistema de hándicap se le aplicaban a Buttercup (ver párrafo (d) de la definición de Regla). Si su hándicap se basaba explícitamente en la suposición de que competía de acuerdo con algunas, o todas, las reglas de la clase J/24, entonces se le aplicaban esas reglas de la clase J/24, o todas las reglas de la clase J/24. Sin embargo, si el hándicap de Buttercup no se basaba en tal suposición, entonces no se le aplicaba ninguna de las reglas de la clase J/24.

Pregunta 5

Si una regla del anuncio de regata entra en conflicto con una regla de las instrucciones de regata, ¿cuál tiene prioridad? ¿Se puede resolver el conflicto?

Respuesta 5

Ninguna tiene prioridad. La regla 63.7 regula una protesta o solicitud de reparación que surja de tal conflicto. Requiere que el comité de protestas aplique la regla que crea que va a proporcionar el resultado más justo para todos los barcos afectados. Si tal conflicto surge fuera de una audiencia de protesta o de solicitud de reparación, el conflicto se puede eliminar modificando el anuncio de regata (según lo permitido por la regla 89.2(b)) o las instrucciones de regata (según lo permitido por la regla 90.2(c)).

CASO 99

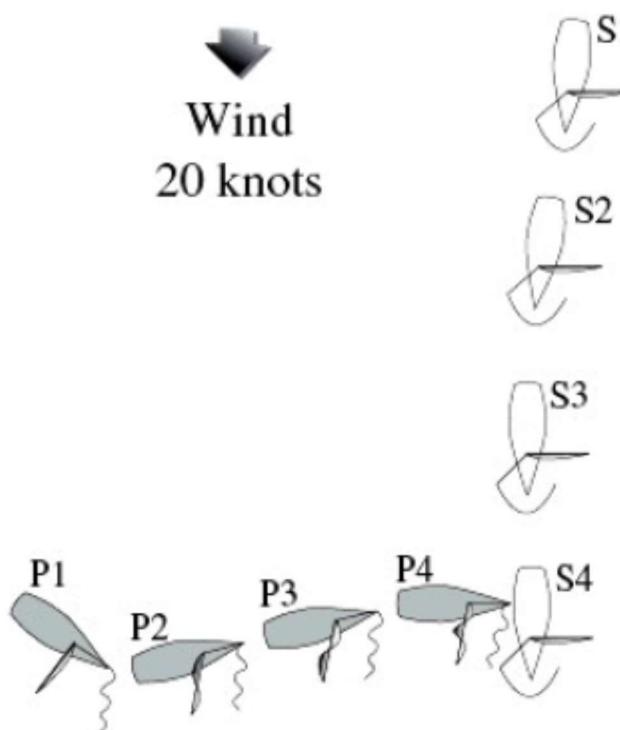
Regla 10, en bordadas opuestas

Regla 14, evitar contactos

Regla 44.1, penalizaciones en el momento del incidente: penalizarse

Regla 64.2(a), decisiones: penalizaciones

El hecho de que un barco al que se le exige mantenerse separado esté fuera de control no le da derecho a una exoneración por haber infringido 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 manera de hacerlo es trasluchar rápidamente, no infringe la regla si no traslucha con rapidez. Cuando la penalización de un barco según la regla 44.1(b) es retirarse y lo hace (tanto si es por elección como por necesidad), no puede ser descalificado.



Hechos

Unos Farr 30 estaban navegando en condiciones difíciles. El barco S navegaba a 10-14 nudos. Antes de que el barco P alcanzara la posición 1, se había ido de orzada y estaba fuera de control. P chocó contra S en medio del costado de éste y causó daños graves. Ambos barcos se retiraron. S protestó a P.

El comité de protestas averiguó que S había hecho cambios menores en su rumbo cuando los barcos estaban lejos el uno del otro y que éstos se vieron frustrados por el movimiento errático de P, todavía fuera de control; y que cuando se hizo evidente que P no se iba a mantener separado, la única acción disponible para S era trasluchar brusca y repentinamente, lo que suponía un riesgo de daño considerable para S.

El comité de protestas descalificó a ambos barcos, a P por infringir la regla 10 y a S por infringir la regla 14, indicando que S debería haber sido consciente de las dificultades que estaba sufriendo P y debería haber tomado medidas más importantes antes. Remitió su decisión a la autoridad nacional para su confirmación o corrección.

Decisión

Se revocan las decisiones del comité de protestas. Ambos barcos se deben clasificar como RET.

Claramente, P infringió las reglas 10 y 14. No le exoneraba ninguna regla, a pesar de que estaba fuera de control. Al infringir las reglas 10 y 14, P causó graves daños. Las reglas 10 y 14 son reglas de la Parte 2, y la regla 44.1 permite que un barco que infrinja una o más reglas de la parte 2 se penalice. Debido a que P causó un daño grave, la penalización aplicable para él era retirarse (ver la regla 44.1(b)). P se retiró (sin que importe si lo hizo por decisión propia o por necesidad) y, por lo tanto, estaba exento de la descalificación (no se le podía imponer ninguna otra

penalización) (ver la regla 64.2(a)). Su descalificación se revoca y se le debe puntuar como RET.

Volviendo a S, la regla 14 establece disposiciones especiales en el caso de un barco con derecho de paso. Primero, para que se le pueda sancionar, debe haber un contacto que haya causado daño o lesión. De esto no hay duda. En segundo lugar, no estaba obligado a actuar para evitar el contacto hasta que estuviera claro que P no se estaba manteniendo separado. Sólo en ese momento la regla 14 le exigía que evitara el contacto si era razonablemente posible. El comité de protestas averiguó que, cuando a S le quedó claro que P no iba a mantenerse separado, la única acción posible para S era trasluchar, con lo que corría el riesgo de dañarse considerablemente a sí mismo. Ese hallazgo era equivalente a determinar que no era razonablemente posible para S evitar el contacto. Por lo tanto, S no infringió la regla 14. Se revoca su descalificación y también se le debe puntuar como RET.

Por último, el comité de protestas debe tener en cuenta que, a la luz del cambio de decisión, la regla 60.3(b) le da derecho a convocar una audiencia para estudiar si concede reparación a S según la regla 62.1 (b).

CASO 100

Regla 41, ayuda externa

Cuando un barco solicita y recibe consejos tácticos de regatas, recibe ayuda externa, aunque los pida y los reciba en un canal de radio público.

Hechos

Tres barcos grandes debían rodear una baliza cerca de unos escollos de la costa y luego navegar en una corriente de 6 nudos. El viento era ligero. El barco A se comunicó por radio con el barco B, cuyo patrón estaba más familiarizado con la zona, preguntando si era seguro fondear en las proximidades de la baliza. B respondió que no era seguro anclar. El barco C protestó contra ambos barcos conforme a 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 pudo haber navegado o haberse alejado de la baliza 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, y que creía que los consejos dados en un canal de radio público no eran ayuda externa, y que una autoridad nacional no debería tolerar la descalificación por recibir información sobre seguridad.

Decisión

Se desestima la apelación de A. A pidió ayuda por motivos tácticos de la 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 estaba dentro del ámbito de las excepciones a la regla 41, especialmente no en la regla 41(d) ya que fue él quien solicitó la información. Por lo tanto, A infringió la regla 41.

CASO 101

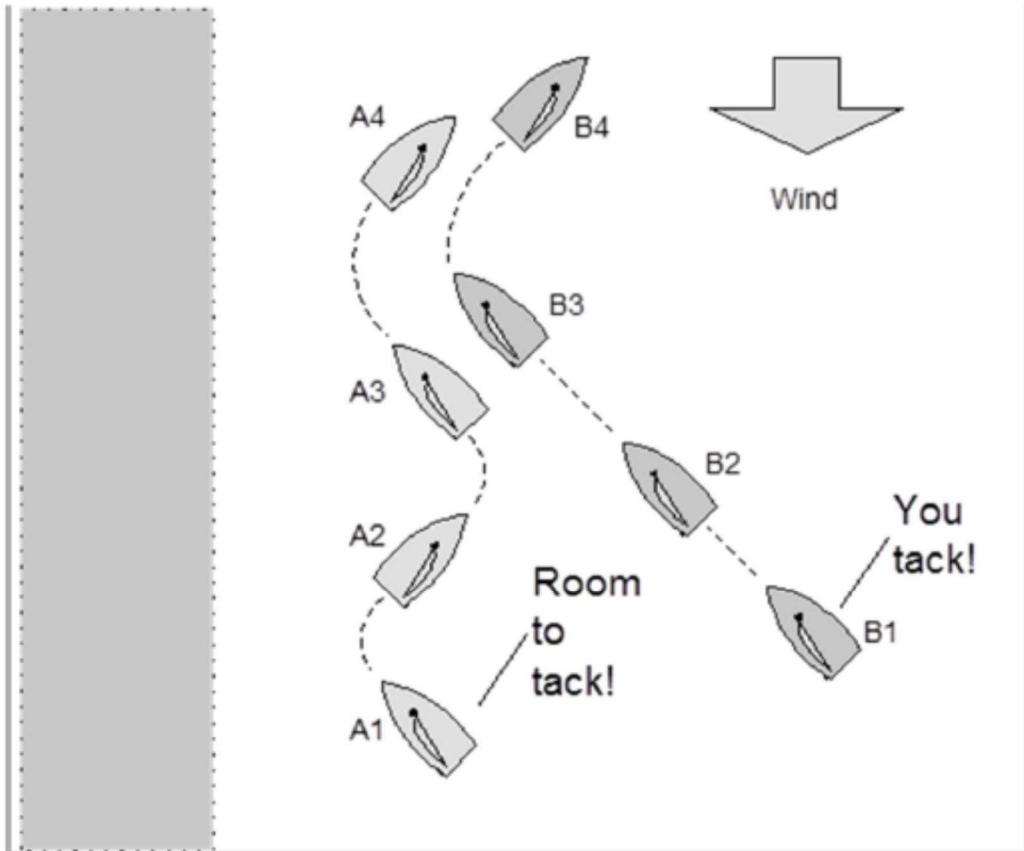
Regla 20.2(c), espacio para virar por avante en un obstáculo: respuesta

Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar a otro barco espacio para maniobrar, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Cuando, en respuesta a su petición de espacio para virar cuando se acerca a un obstáculo, se le dice a un barco 'Vira tú', y cuando lo hace y luego puede virar de nuevo para mantenerse separado de una forma marinera, el otro barco le ha dado el espacio que estaba obligado a darle.

Hechos

A y B eran International Dragons. A se acercaba a la orilla de ceñida amurado a estribor, libre a proa y en una trayectoria a sotavento de B. A pidió espacio para virar, y B respondió "vira tú". A viró y B mantuvo su rumbo. A estaba entonces en rumbo de colisión con B y volvió a virar. Las dos viradas de A se hicieron con normalidad, de forma marinera. Después de la segunda virada de A, éste se comprometió por sotavento de B. Poco después, B viró y A hizo lo mismo. A protestó contra B por no darle espacio como lo requiere la regla 20.2 (c).

El comité de protestas llegó a la conclusión de que B no le había dado a A "espacio para virar y evitarle", y descalificó a B, afirmando que "no se había mantenido separado de A después de que éste virara". B apeló.



Decisión

Se estima la apelación de B y se le debe reponer. Las acciones de A muestran que tenía espacio para virar y evitar a B. Por lo tanto, B cumplió con su obligación de acuerdo con la regla 20.2(c).

Es importante distinguir entre el requisito de mantenerse separado y el requisito de dar espacio. Cuando un barco con derecho de paso está obligado a dar a otro barco espacio para maniobrar, el derecho de paso no se transfiere al barco con derecho a espacio. Después de que A virara a babor, B no estaba obligado a mantenerse separado de A; en vez de eso, era A el que estaba obligado por la regla 10 a mantenerse separado de B. B sólo estaba obligado por la regla 20.2(c) a dar a A espacio para virar y evitar a B, y B lo hizo así.

CASO 102

Regla 62.2, reparación

Cuando un barco solicita una reparación debido a un incidente que, según él, afectó a 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, y no un tiempo límite basado en la publicación de los resultados de la serie.

Hechos

Scuples solicitó reparación al final de una serie de ocho pruebas debido a un incidente que ocurrió en la prueba 5 de la serie, que se había navegado tres semanas antes. El comité de protestas consideró que su solicitud no era válida porque se hizo después del límite de tiempo. Aquél apeló, afirmando que no fue hasta el final de la serie y la publicación de los resultados que supo que su puntuación en la prueba 5 había afectado a su puntuación de la serie y que el tiempo para que pudiera presentar su solicitud no comenzó hasta después de la se completara la serie y se publicaran los resultados.

Decisión

Se desestima la apelación de Scuples. Su solicitud de reparación no era válida porque no se presentó en la oficina de regatas dentro del tiempo límite de protestas que se aplicaba a la prueba 5 (ver regla 62.2). El incidente afectaba a su puntuación en la serie sólo por el efecto que tenía su puntuación en la prueba 5 y, por lo tanto, el límite de tiempo aplicable para solicitar reparación era el límite de tiempo que se aplicaba a esa prueba.

CASO 103

Definiciones, espacio

La frase "de acuerdo con el buen hacer marinero" de la definición de espacio se refiere a la forma de manejar el barco que razonablemente se puede esperar de una tripulación competente, aunque no sea experta, con el número apropiado de tripulantes para el barco.

Hechos

Dos barcos de 30 pies (9 m) amurados a babor, OL e IW, están ante un obstáculo, un barco fondeado. OL ha optado por pasar a sotavento del obstáculo. Los barcos están comprometidos con IW por el interior. Aunque los barcos de esta clase normalmente navegan con una tripulación de seis, IW navegaba con una tripulación de tres y eran relativamente inexpertos.

Pregunta 1

¿Debería tenerse en cuenta la experiencia y el número de miembros de la tripulación que navegan en IW para determinar a cuánto espacio tiene derecho 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 requiere que OL dé a IW espacio entre él y el obstáculo, donde espacio es un término definido.

La definición de espacio es "el espacio que necesita un barco en las condiciones existentes... mientras maniobra con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero." Para 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 razonablemente se puede esperar de una tripulación competente, aunque no sea

experta, en un número apropiado para el barco. (El caso 21 trata otros aspectos de la definición de espacio).

Pregunta 2

¿Sería la respuesta la misma con respecto a "espacio" como se usa en la definición de espacio en baliza y en otras reglas en la Parte 2?

Respuesta 2

Sí.

USA 1999/77

CASO 104

Regla 63.6(d), audiencias: práctica de la prueba (el RRV dice obtención de pruebas) **y determinación de los hechos probados**

Regla 70.1, apelaciones y solicitudes a una autoridad nacional

Regla R5, hechos inadecuados, reapertura

Intentar distinguir entre hechos y conclusiones en las averiguaciones de un comité de protestas a veces es inconveniente porque los hallazgos pueden basarse parcialmente en hechos y parcialmente en una conclusión. Una autoridad nacional puede cambiar la decisión de un comité de protestas y cualquier otro hallazgo que implique razonamiento o juicio, pero no sus hallazgos de hecho. Una autoridad nacional puede derivar hechos adicionales por deducción lógica. Ni los hechos escritos ni los hechos que se presentan en un esquema tienen precedencia sobre los demás. Los comités de protesta deben resolver los conflictos entre hechos cuando así lo requiera una autoridad nacional.

Pregunta 1

¿Qué criterios determinan si un hallazgo (una averiguación) en la decisión de un comité de protestas está sujeto a cambios en la apelación? ¿Los criterios se basan en si el hallazgo es un "hecho" o una "conclusión", o en si incorpora una interpretación de una regla o en algo más?

Respuesta 1

La distinción entre "hecho" y "conclusión" no proporciona un criterio suficientemente concluyente porque los dos conceptos pueden solaparse.

En el contexto de la regla 63.6 (d) y otras reglas que usan el término, un hecho es una acción o condición que un comité de protestas determina que ocurrió o existió.

Una conclusión se deriva del razonamiento de algo más 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 en la prueba hubo 15 barcos.

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 expresión 'primera oportunidad razonable' de la regla 61.1(a).

Un hallazgo que consiste en una interpretación de una regla está claramente sujeto a cambios por parte de una autoridad nacional, pero otros hallazgos que implican razonamiento o juicio están igualmente susceptibles de modificación.

Por ejemplo, un comité de protestas podría declarar que "la velocidad del viento de 15 nudos era demasiado alta para que los barcos pudieran navegar con seguridad". Esta declaración es una opinión o un juicio, pero no una interpretación de las reglas.

El criterio para determinar si la conclusión de un comité de protestas es susceptible de ser cambiada en la apelación es, por lo tanto, únicamente que la conclusión no sea de naturaleza exclusivamente fáctica.

La regla 70.1 permite que se apele la "decisión o los procedimientos de un comité de protestas, pero no los hechos probados".

Sin embargo, no prohíbe la apelación de otros hallazgos (averiguaciones) o valoraciones (juicios) hechos por el comité de protestas.

De manera similar, la regla R5 requiere que una autoridad nacional acepte las conclusiones de hecho (los hechos probados) de un comité de protestas, pero no requiere la aceptación de otras conclusiones. El efecto de ambas reglas es que una autoridad nacional puede cambiar cualquier hallazgo (averiguación) de un comité de protestas, excepto un hallazgo de hecho (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 diagrama?

Respuesta 2

Sí. La autoridad nacional puede aplicar la lógica para deducir hechos adicionales de cualquier fuente.

Pregunta 3

¿Cuál es el valor de un diagrama preparado o aprobado por un comité de protestas como lo requiere la regla R2.2 (b)?

Respuesta 3

Tanto el diagrama como los hechos escritos son hechos probados del comité de protestas. Ninguno prevalece sobre el otro.

Pregunta 4

Cuando los hechos entran en conflicto entre sí, como un conflicto entre el diagrama y los hechos escritos, ¿una autoridad nacional está obligada a aceptarlos todos? ¿Cómo se resuelven los conflictos?

Respuesta 4

La autoridad nacional no puede aceptar lógicamente hechos contradictorios. La Regla R5 otorga a una autoridad nacional la autoridad para requerir que el comité de protestas proporcione hechos revisados o adicionales que resuelvan el conflicto.

CASO 105

Regla 10, en bordadas opuestas

Regla 14, evitar contactos

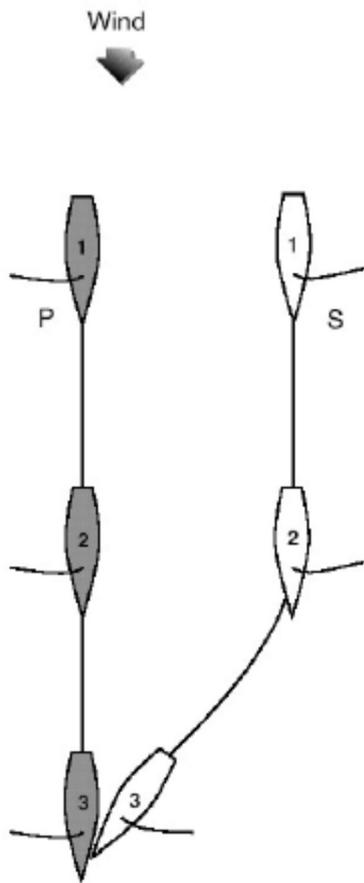
Regla 15, adquirir derecho de paso

Regla 16.1, alterar el rumbo

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

Hechos

Después de navegar junto a P durante algún tiempo amurados a babor, S traslucha 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, ¿se sigue aplicando la regla 15?
 ¿infringe S la regla 16?

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 sólo 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 el rumbo. S puede orzar siempre que lo haga de una manera que le dé a P espacio para mantenerse separado, y P debe estar preparado para reaccionar rápidamente, trasluchando si fuera necesario, para seguir manteniéndose separado. Dado que P tiene espacio para mantenerse separado de S respondiendo rápidamente cuando S orza, S no infringe la regla 16.1.

P no se mantiene separado y no evita el contacto con S. P, por lo tanto, es penalizado por infringir las reglas 10 y 14.

S también infringe la regla 14 porque, después de que quedara claro que P no se estaba manteniendo separado, S podría haber evitado el contacto. Sin embargo, debido a que no hubo daños o lesiones, fue exonerado por la regla 43.1(c).

DEN 2005

CASO 106

Definiciones, navegar el recorrido

Regla 28.1, navegar el recorrido

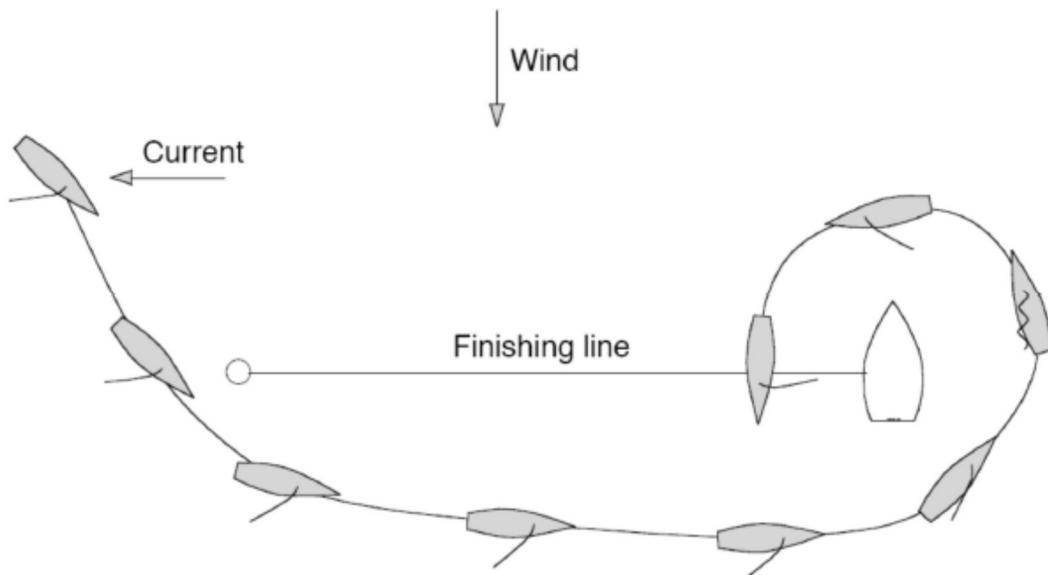
Cuando el hilo que representa la trayectoria de un barco se encuentra en los lados prescritos de las balizas de llegada o balizas de puerta, no es relevante que, cuando se tensa, también pase una de esas balizas por el lado no prescripto.

Hechos

Cuando los barcos se acercan a una línea de llegada a sotavento, 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 del recorrido.

Pregunta

¿Ha cumplido el barco con la regla 28.1?



Respuesta

Sí. Cuando el recorrido exige que los barcos pasen entre dos balizas de una línea de llegada o de una puerta, un barco cumple con la regla 28.1 si el hilo que representa su derrota (el RRV dice su trayectoria) cuando se tensa pasa entre las balizas desde la dirección de la baliza anterior (ver la definición de navegar el recorrido). El barco cumple con la

regla 28.1 incluso aunque el hilo también pase una baliza de la línea de llegada o puerta por el lado no prescrito. En este caso, el barco pasó la boyas que sirve como baliza de la línea de llegada por el lado no prescrito antes de pasarla por el lado prescrito.

Véase el caso 90, que trata sobre un incidente similar en la línea de salida.

GBR 2004/4

CASO 107

Regla 14, evitar contactos

Regla 44.1, penalizaciones en el momento del incidente: penalizarse

Regla 64.2(a), decisiones: penalizaciones

Durante la secuencia de salida, un barco que no esté bien atento puede, por ese motivo, no hacer todo lo razonablemente posible para evitar el contacto. Darle una voz es una de las formas en las que un barco puede "actuar para evitar el contacto". Cuando un barco infringe una regla de la parte 2, causa un daño grave y a continuación se retira, ya ha recibido la penalización aplicable y no debe ser descalificado por esa infracción.

Hechos

Entre las señales de preparación y de salida, Ephesian, que estaba amurado a estribor, y Jupa, que estaba amurado a babor, se acercaron proa contra proa. Ambos barcos eran barcos quillados pesados de 33 pies (10 m) de eslora. Ninguno de los dos barcos se había dado cuenta de la presencia del otro. Los tripulantes de proa de ambos barcos, que normalmente habrían estado situados junto al estay de proa, estaban manejando sus góndolas y no estaba atento ningún otro miembro de la tripulación. Ephesian se estaba moviendo lentamente con su maniobrabilidad limitada. Chocaron, causando graves daños a Jupa, quien como resultado de ello se retiró. En la protesta resultante, Jupa fue descalificado según la regla 10, y Ephesian fue descalificado de acuerdo con la regla 14. Ephesian apeló, alegando que no podría haber evitado a Jupa cambiando de rumbo o velocidad.

Decisión

La regla 14 comienza diciendo que " si ello es razonablemente posible, un barco deberá evitar un contacto con otro barco". Este requisito significa que un barco debe hacer todo lo que razonablemente se pueda esperar de él en las condiciones reinantes para evitar el contacto. Esto implica mantener una buena vigilancia mientras navega en la zona

de salida durante la secuencia de salida, un momento en el que los barcos suelen estar cerca unos de otros y cambiando de rumbo con frecuencia.

El comité de protestas llegó a la conclusión de que si cualquiera de los barcos hubiera visto al otro, se podría haber evitado una colisión, incluso en el último minuto, especialmente si Ephesian hubiera dado una voz a Jupa cuando estaba claro que Jupa no estaba alterando el rumbo para mantenerse separado. Hasta ese momento, la regla 14 permite que un barco con derecho de paso retrase su actuación 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 limita a cambiar de rumbo o velocidad. Haber dado una voz era una acción que Ephesian pudo y debería haber llevado a cabo. Ephesian infringió la regla 14. Debido a que la colisión produjo daños, Ephesian no estaba exonerado por la regla 43.1(c) y la decisión del comité de protestas de descalificarle fue correcta. Por lo tanto, se desestima su recurso.

Claramente, Jupa infringió la regla 10. Como resultado de los graves daños que sufrió en la colisión, se retiró de la prueba y, por lo tanto, recibió la penalización aplicable (ver la regla 44.1(b)). La regla 64.2(a) prohíbe penalizarle más. La descalificación de Jupa se revoca y se le debe clasificar como RET.

CASO 108

Definiciones, navegar el recorrido

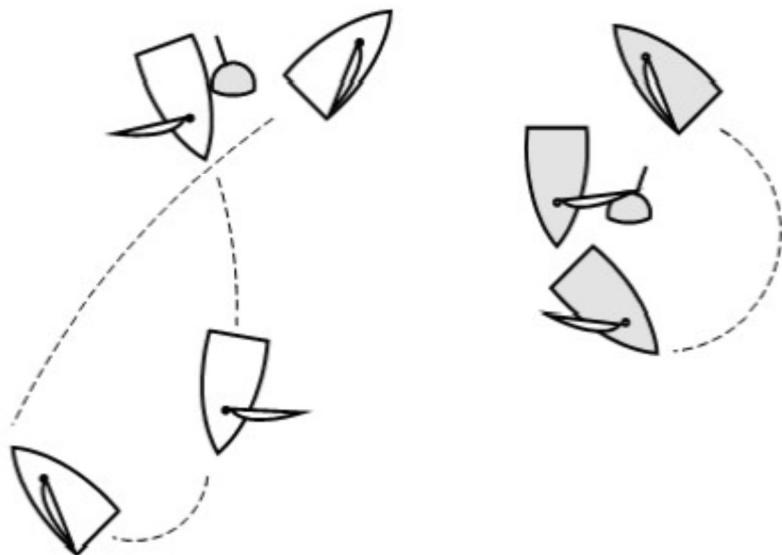
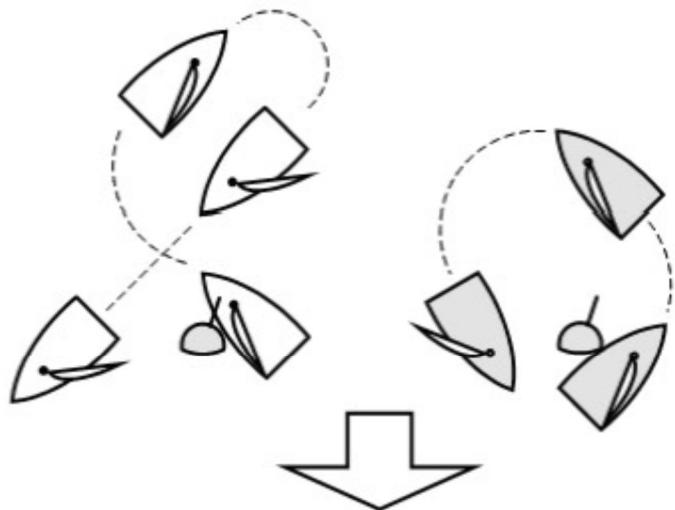
Regla 28.1, navegar la prueba

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 ejecutar una penalización después de tocar una baliza, un barco no necesita terminar un giro completo de 360°, y puede efectuar la penalización al mismo tiempo que rodea la baliza. Su giro mientras da la vuelta a la baliza le servirá como penalización si cumple con todos los siguientes requisitos: que incluya una virada y una trasluchada, que se lleve a cabo inmediatamente después de que ya no esté tocando la baliza, que esté bien separado de otros barcos, y que no se plantee ninguna cuestión de que haya podido obtener una ventaja.



Hechos

En cada una de las cuatro situaciones ilustradas, un barco toca una baliza que debe rodear y que debe dejar por babor y luego hace un giro que incluye una virada y una trasluchada.

Pregunta

En cada una de las cuatro situaciones, ¿el barco hace una penalización de un giro cumpliendo 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 una lesión o daño grave u obtiene una ventaja significativa en la prueba o serie, su penalización es retirarse (ver la regla 44.1(b)).

En cada una de las situaciones ilustradas, realiza una penalización de un giro que cumple con la regla 44.2, siempre y cuando también haga todo lo siguiente:

- (a) lo antes posible, y antes de comenzar su giro de penalización, navega bien separado de cualquier otro barco,
- (b) cuando comienza su giro de penalización ya no está tocando la baliza, y
- (c) hace su giro de penalización inmediatamente después de haberse separado de otros barcos.

La regla 44.2 no exige que un barco que ejecuta una penalización de un giro termine un giro completo de 360 °, ni un giro de cualquier número de grados en particular, y no prohíbe ejecutar la penalización mientras realiza otra maniobra, como, por ejemplo, rodear la baliza.

Los cuatro giros ilustrados cumplen con la regla 28.1. Siempre que el hilo que representa la derrota del barco, cuando se tense, se encuentre en el lado prescrito de la baliza, el barco cumpliría con la regla 28.1 incluso aunque (si bien no se ilustra) un giro de penalización diera lugar que el barco acabara haciendo un giro adicional de 360° alrededor de la baliza.

CASO 109

Parte 2, preámbulo

Regla 56, señales de niebla y luces; dispositivos de separación del tráfico

RIPAM, Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar (en inglés IRPCAS, ColRegs)

Las reglas administrativas de derecho de paso o las del RIPAM se aplican entre los barcos que están en regata sólo si una regla en el anuncio de regata así lo establece, y en ese caso se reemplazan todas las reglas de la parte 2. Se puede hacer que se aplique una regla administrativa o del RIPAM, que no sea una regla de derecho de paso, incluyéndola en el anuncio de regata, las instrucciones de regata u otro documento que rija el evento.

Pregunta 1

¿Qué son las reglas administrativas a las que se refieren el preámbulo de la Parte 2 y la regla 56.1? ¿En qué se diferencian esas reglas del Reglamento internacional para Prevenir Abordajes en el Mar (RIPAM)?

Respuesta 1

Según la regla 1(a) del RIPAM, "El presente Reglamento (el RIPAM) se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima". En los puertos, ríos, lagos y otras aguas continentales de un país, los gobiernos y otras autoridades gubernamentales pueden establecer otras reglas. Esas otras reglas son las reglas administrativas a las que se refieren el preámbulo de la parte 2 y la regla 56.1. Tales reglas, que pueden aplicarse a nivel nacional en todas las aguas interiores o sólo en determinadas aguas interiores, pueden reformular, reemplazar, cambiar o agregarse al RIPAM (Reglas 1 (b) y 1(c) del RIPAM).

Pregunta 2

Cuando el anuncio de regata, las instrucciones de regata u otros documentos que ríjan un evento no mencionan las reglas del RIPAM o administrativas, ¿se aplica alguna regla de RIPAM o alguna regla administrativa a un barco que está en regata según el Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 2

Sí. Cuando un barco que navega de acuerdo con las reglas de la Parte 2 se encuentra con un barco que no lo está haciendo, se aplican las reglas administrativas de derecho de o del RIPAM (preámbulo de la Parte 2).

Además, un barco en regata deberá cumplir con la regla 10 del RIPAM, dispositivos de separación del tráfico, (regla 56.2). Finalmente, cuando disponga del equipamiento, un barco deberá hacer señales fónicas de niebla y mostrar luces según establece el *Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes* (RIPA) o las disposiciones administrativas aplicables (regla 56.1).

Pregunta 3

¿Puede el anuncio de regata, las instrucciones de regata u otro documento que rija el evento hacer que sean aplicables las reglas administrativas de derecho de paso o del RIPAM u otras reglas del RIPAM u otras administrativas?

Respuesta 3

Sí, de tres formas:

(1) Sólo el anuncio de regata puede establecer que las reglas de derecho de paso del RIPAM o las reglas administrativas reemplazan todas las reglas de la Parte 2 (preámbulo de la parte 2 y regla J1.2(12)). Esto se suele hacer en regatas oceánicas y también en regatas nocturnas.

(2) El anuncio de regata o las instrucciones de regata pueden establecer que una regla en concreto del RIPAM o reglas administrativas (siempre que no sean una regla de derecho de paso) se aplicará al evento e incluirá el texto de esa regla (regla J2.2(29)).

(3) La definición de regla incluye "(g) cualesquiera otros documentos que rigen la regata". Dichos documentos pueden incorporar el texto de una regla en particular o de reglas del RIPAM o de reglas administrativas (que no sean una regla de derecho de paso) que se vayan a aplicar al evento. Para que rija un evento, se debe incluir un documento en el anuncio de regata (regla J1.1(3)) que indique dónde o cómo se puede obtener.

Un barco que infringe una regla del RIPAM o una regla administrativa siempre puede ser sometido a un procedimiento administrativo o a un proceso judicial por una autoridad responsable de su aplicación, pero se puede presentar una protesta en virtud de dicha regla sólo cuando la regla en cuestión rija el evento.

Pregunta 4

Si una regla del anuncio de regata establece que las reglas de derecho de paso del RIPAM sustituyen a las reglas de la Parte 2, ¿qué reglas de la Parte 2 son reemplazadas por qué reglas del RIPAM?

Respuesta 4

Se reemplazan todas las reglas de la parte 2. La parte B del RIPAM contiene las reglas de rumbo y gobierno del RIPAM, que son, en efecto, reglas de derecho de paso. Sin embargo, la parte B del RIPAM debe leerse junto con la totalidad del RIPAM, en particular con la parte A. Por ejemplo, muchos términos utilizados en la parte B se definen en la parte A.

Pregunta 5

¿Es posible establecer un ámbito más amplio o más restringido en la sustitución de las reglas de derecho de paso que se vayan a aplicar entre los barcos que están compitiendo?

Respuesta 5

El anuncio de regata sólo puede sustituir todas las reglas de la parte 2 por todas las reglas de derecho de paso del RIPAM o por las reglas administrativas. No está permitido dotarle de un alcance más amplio o más restringido en la sustitución de las reglas de derecho de paso que se aplican entre barcos que estén compitiendo (ver la regla 86.1(b)).

GBR 2005/1

CASO 110

Regla 62.1(b), reparación

Un barco dañado físicamente por el contacto con un barco que ha sido penalizado por infringir una regla de la parte 2 tiene derecho a una reparación sólo si el daño en sí mismo empeoró significativamente su puntuación o puesto de llegada. No es necesario que haya contacto para que un barco cause lesiones o daños físicos a otro. El mero empeoramiento de la puntuación o posición de un barco causado por una maniobra de evasión no es, por sí mismo, motivo de reparación. El término lesión se refiere a las lesiones corporales causadas a una persona, mientras que en la regla 62.1(b), el término daño se limita a los daños físicos causados a un barco o a su equipamiento.

Hechos

El barco B debe mantenerse separado del barco A. Sin embargo, B choca con A, lo que hace que A gire 180 grados antes de que pueda continuar navegando hasta la siguiente baliza. A pierde cinco puestos de llegada debido al incidente. Protesta contra B y solicita reparación de acuerdo con la regla 62.1(b). Durante la audiencia, se estima la protesta de A y se penaliza a B. El comité de protestas también llega a

la conclusión de que A sufrió daños físicos, pero que el daño en sí no afectó su capacidad para seguir en la prueba navegando a velocidad normal.

Pregunta 1

¿Tiene A derecho a reparación?

Respuesta 1

No. De acuerdo con la regla 62.1 (b), el daño en sí mismo debe ser la razón por la que la puntuación o la posición de un barco haya empeorado significativamente. En este caso, el daño no tuvo ningún efecto en la puntuación de A.

Pregunta 2

¿Debe ocurrir un contacto entre los barcos para que se pueda conceder una reparación de acuerdo con la regla 62.1(b)?

Respuesta 2

No. Un barco que sufre una lesión de un miembro de su tripulación o un daño físico mientras actúa para evitar el contacto con un barco que ha infringido una regla de la parte 2 puede tener derecho a una reparación si se determina que la lesión o el daño han hecho que su puntuación o puesto de llegada fuera significativamente peor sin ninguna culpa por su parte. 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 de ello, ¿habría sufrido 'lesión' o 'daño' como se usan esos términos en la regla 62.1(b)?

Respuesta 3

No. El término lesión en el reglamento de regatas se refiere sólo a las lesiones corporales de una persona, mientras que el término daño se limita a los daños físicos causados a un barco o su equipamiento.

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 en la que señala una llamada general, el comité de regatas debe penalizarlo aunque la prueba se haya aplazado antes de la secuencia de salida o si, durante una secuencia de salida posterior, se ha señalado un aplazamiento antes de la señal de salida.

Hechos para la pregunta 1

En la señal de preparación, el comité de regatas mostró 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 regata señaló una llamada general. Luego, el comité de regata comenzó una segunda secuencia de salida para esa prueba y nuevamente mostró la bandera Z como bandera de preparación. Después de retirar la bandera de preparación, pero antes de la señal de salida, el comité de regata señaló un aplazamiento. Más tarde, el comité de regata inició una tercera secuencia de señales y logró dar la salida a la cuarta prueba, y la prueba se completó.

A recibió una penalización de puntuación del 20% y solicitó una reparación alegando que la prueba se había aplazado - de hecho, se había aplazado dos veces - antes de su señal de salida y, por lo tanto, según la tercera frase de la regla 30.2, no se le debería haber penalizado.

Pregunta 1

Cuando el comité de regatas impuso una penalización de puntuación del 20% al barco A, ¿actuó correctamente de acuerdo la regla 30.2?

Respuesta 1

Sí. Las primeras tres 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 baliza durante el último minuto antes de su señal de salida no se aplazó ni anuló antes de su señal de salida. Por lo tanto, el comité de regata actuó correctamente de acuerdo con la regla 30.2 cuando impuso una penalización de puntuación del 20% a A. Esa acción no fue una acción inadecuada, y A no tenía derecho a reparación.

Si durante la segunda secuencia de salida, el casco de un barco hubiera sido identificado en el triángulo entre el momento en que se retiró la bandera de preparación y el momento en que se mostró la señal de aplazamiento, entonces habría sido una acción inadecuada en los términos de la regla 30.2 dar ese barco una penalización de puntuación del 20%.

Hechos para la pregunta 2

Los hechos son los mismos que los de la pregunta 1, excepto que para el primer y segundo intento de salida se usó la bandera negra como bandera de preparación. Antes de la señal de preparación para el segundo intento de salida, el comité de regatas mostró el número de vela de A. A navegó en la zona de salida durante la segunda secuencia de salida y navegó en la prueba después de la tercera secuencia de salida. En esta prueba A fue clasificado como DNE sin audiencia.

Pregunta 2

Cuando el comité de regatas puntuó a A como DNE sin una audiencia, ¿actuó correctamente de acuerdo con la regla 30.4?

Respuesta 2

Sí. El razonamiento de la respuesta 1 también se aplica aquí. El comité de regata actuó correctamente cuando puntuó a A como DNE sin una audiencia, y A no tenía derecho a reparación.

Si durante la segunda secuencia de salida, el casco de un barco hubiera sido identificado en el triángulo entre el momento en que se retiró la bandera de preparación y el momento en que se hizo la señal de aplazamiento, entonces habría sido una acción inadecuada en los términos de la regla 30.4 descalificar a ese barco sin una audiencia.

World Sailing 2009

CASO 112

Definiciones, terminar

Definiciones, navegar el recorrido

Regla 28, navegar la prueba

Regla 61.1(a)(3), requisitos para una protesta: informar al protestado

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

Hechos

El barco A deja la primera baliza del recorrido por el lado equivocado. Luego, sin corregir su error, navega correctamente el resto del recorrido y cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido y luego regresa a puerto. Otro barco, B, ha visto que A ha dejado la primera baliza por el lado equivocado y decide protestarle.

Pregunta 1

¿A termina 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 navegado o no el recorrido de acuerdo con la definición de navegar el recorrido. Dado 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 la definición de terminar(c)).

Pregunta 2

¿Cuándo infringe A la regla 28.1?

Respuesta 2

A comete un error cuando deja la primera baliza por el lado equivocado. 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?

Respuesta 3

La regla 61.1(a)(3) establece que B no necesita dar la voz de protesto ni mostrar una bandera roja, pero debe informar a A de su intención de protestar antes de que A termine o en la primera oportunidad razonable después de que A termine.

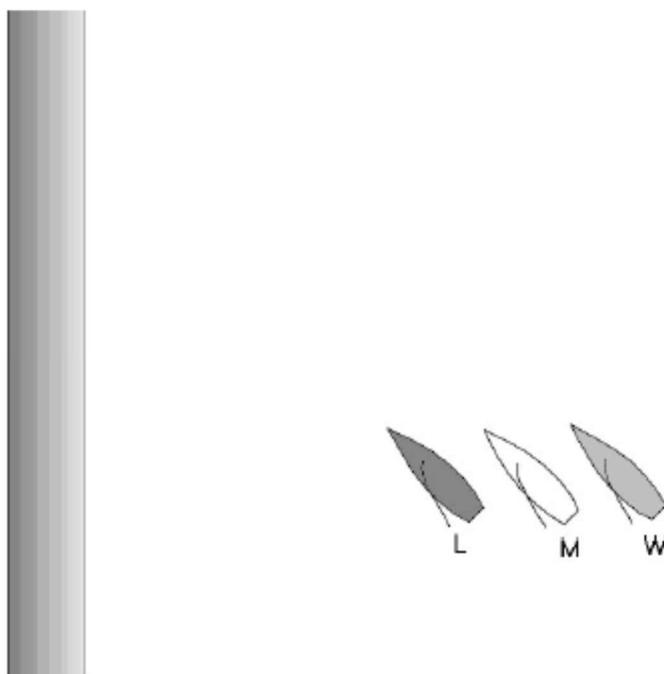
CASO 113

Regla 20, espacio para virar por avante en un obstáculo

Aclaración sobre cómo se aplica la regla 20 cuando tres barcos que navegan de ceñida en la misma bordada se están acercando a un obstáculo y el barco más a sotavento pide espacio para virar, pero no puede virar a menos que le dejen los dos barcos que están a barlovento en su misma bordada.

Hechos

L, M y W navegan de ceñida amurados a estribor. Se están acercando a un obstáculo que L no puede evitar con seguridad sin hacer un cambio de rumbo sustancial. El obstáculo no es una baliza. Cuando los barcos están en las posiciones que se muestran en el diagrama, L grita pidiendo espacio para virar lo suficientemente fuerte como para ser escuchado tanto por M como por W. Cuando L grita, está claro que tanto M como W deben virar para poder dar espacio a L, pero M, por su parte, no tiene espacio para virar y evitar a W.



Pregunta 1

¿Exige la regla 20.2(c) que W responda a la voz de L?

Respuesta 1

Sí. Cuando un barco que no está contiguo al barco que llama ha escuchado el grito y tiene que responder antes de que el barco que llama pueda virar, es un barco llamado en los términos de la regla 20.2 y debe responder en consecuencia.

Pregunta 2

¿Está obligado M a llamar a W para pedirle espacio para virar inmediatamente después de la voz de L?

Respuesta 2

Sí, en el caso de que W aún no esté respondiendo a la llamada de L. Debido a que responder vira tú no es una opción para M en este caso, la regla 20.2(c) requiere 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 llamar inmediatamente a W para pedirle espacio para virar, y la regla 20.3 le permite hacerlo incluso en el caso de que, en ausencia de L, M todavía no necesitara pedir espacio para virar. Si no pide espacio y, como resultado de ello, no puede virar lo antes posible, infringe la regla 20.2(c).

CASO 114

Definiciones, espacio en baliza

Definiciones, espacio

Regla 16.1, alterar el rumbo

Regla 18,2(b), 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 pueda cumplir con sus obligaciones según las reglas de la parte 2 y la regla 31.

Hechos para la pregunta 1

A, B y C están comprometidos y en la misma bordada cuando el primero de ellos llega a la zona de una baliza. A está en el exterior, C en el interior y B está entre ellos.

Pregunta 1

¿Exige la regla 18.2(b) que A dé suficiente espacio a B para que B, a su vez, le pueda dar espacio en baliza a C?

Respuesta 1

Sí. La definición de espacio en baliza utiliza el término definido "espacio", y ese 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 está obligado a darle a B incluye el espacio que B necesita para cumplir con sus obligaciones de acuerdo con las reglas de la parte 2. Por lo tanto, la regla 18.2 requiere que A le 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, y están situados con L a sotavento, W a barlovento y M entre ellos. L no está limitado por rumbo debido y orza. Tanto M como W orzan en respuesta a la orzada de L.

Pregunta 2

¿Exige la regla 16.1 que L le dé suficiente espacio a M para permitir que M a su vez le dé espacio a W para que éste se mantenga separado?

Respuesta 2

Sí. Cuando M altera el rumbo para mantenerse separado de L, la regla 16.1 requiere que M le dé a W espacio para que éste se mantenga separado. El espacio que se requiere que L le dé 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 requiere que L le dé a M suficiente espacio para que M también le pueda dar a W espacio para que éste se pueda mantener separado.

Hechos para la Pregunta 3

La baliza en el extremo de estribor de la línea de salida está rodeada por agua navegable. Cuando se aproximan a la línea de salida para salir, L y W están comprometidos amurados a estribor. L está navegando un rumbo que pasará lo suficientemente lejos de la baliza como para que haya espacio suficiente para que W navegue entre L y la baliza. W navega hacia el espacio que L da libremente. Después de que W se haya puesto al lado de la baliza, L orza, y al responder rápidamente orzando también, W consigue mantenerse separado de L. Sin embargo, para poder mantenerse separado de L, W se ve obligado a tocar la baliza.

Pregunta 3

¿cumple L con la regla 16.1?

Respuesta 3

No. W está obligado a mantenerse separado porque lo dice 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. Sin embargo, cuando L altera el rumbo, W tiene derecho a espacio para mantenerse separado de L de acuerdo con la regla 16.1, incluido el espacio que W necesita para cumplir con la regla 31. El cambio de rumbo de L no le da a W suficiente espacio para

pueda evitar tocar la baliza. Por lo tanto, L infringe la regla 16.1 y W está exonerado por la regla 43.1(b) de haber infringido la regla 31.

Véase también el caso 146.

Hechos para la pregunta 4

Son los mismos que los hechos para la pregunta 3 excepto que la regla 31 ha sido suprimida por el anuncio de regata o las instrucciones de regata, y la baliza es una embarcación de comité u otro objeto sustancial.

Pregunta 4

¿cumple L con la regla 16.1?

Respuesta 4

No. Un barco con derecho a espacio de acuerdo con la regla 16.1 tiene derecho al espacio que necesita para poder maniobrar de forma marinera para mantenerse separado. Tocar así la baliza entraña el riesgo de causar daños o bien al barco que está participando en la regata o bien a la embarcación del comité, y correr ese riesgo no es actuar de una forma marinera.

World Sailing 2010/revisado por World Sailing 2013

NOTA: la siguiente redacción del caso 115 entró en vigor el 1 de marzo de 2021 y modifica la versión 1 del Libro de Casos de 2021. La parte que aparece tachada (~~así~~) sólo muestra la modificación y debe entenderse no incluida en el texto vigente.

CASO 115

Regla 66.1, reapertura de una audiencia

Interpretación de la palabra "nueva" en los términos de la regla 66.1

Pregunta

¿Qué criterios debería seguir el comité de protestas para determinar si las pruebas son nuevas o no?

Respuesta

La prueba es nueva en los siguientes casos:

- si no había sido razonablemente posible que la parte que solicita la reapertura hubiera descubierto la prueba antes de la audiencia original
- si el comité de protestas está convencido de que antes de la audiencia original, la parte que solicitó la reapertura buscó la prueba con diligencia pero sin éxito, o
- si el comité de protestas se entera por alguna fuente de que la prueba no estaba disponible para las partes, ~~o para el comité~~, en el momento de la audiencia original.

CASO 116

Regla 62.1(b), reparación

Regla 64.3, decisiones: decisiones sobre reparaciones

Regla A9, orientación para las reparaciones

Análisis sobre la reparación en una situación en la que un barco recibe un daño al principio de una serie, tiene derecho a reparación según la regla 62.1(b) y el daño le impide navegar las pruebas restantes. En tal situación, para ser justos con los otros barcos de la serie, el comité de protestas debe asegurarse de que estén basadas en la media de puntos menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas incluidas en la puntuación de su serie, después de las exclusiones que correspondan.

Hechos

Un evento se celebra durante dos días, con cinco pruebas programadas. Según el sistema de puntuación, si se completan cinco pruebas, la puntuación en la serie de cada barco es el total de sus puntuaciones en las pruebas excluyendo su peor puntuación. El primer día, sólo se completa la prueba 1 y el barco A termina en segundo lugar. En el segundo día, A termina quinto en la prueba 2. Antes de la salida de la prueba 3, A choca con el barco B y el daño es tan extenso que A no puede competir en el resto de pruebas de la serie. Protesta contra B y solicita reparación según la regla 62.1(b). El comité de protestas determina que A tiene derecho a una reparación y, actuando de conformidad con la regla A9 (b), en las pruebas 3 y 4 le concede el promedio de sus puntos en las pruebas 1 y 2. En la prueba 5, a A se le puntúa como DNC, pero descarta esa puntuación. La puntuación de la serie de A es la más baja y, por lo tanto, gana el evento, a pesar de haber competido en sólo dos de las cinco pruebas.

Pregunta 1

¿Fue apropiada la reparación concedida a A?

Respuesta 1

No. Aunque el comité de protestas no infringió ninguna regla, su decisión de otorgar la reparación no fue el arreglo más justo para todos los barcos afectados (ver la regla 64.3). En este caso, otorgarle a un barco su promedio de puntos en la mitad de las pruebas que contaban para su puntuación en la serie no es justo para los otros barcos.

Pregunta 2

¿Cuál habría sido una reparación justa para A?

Respuesta 2

Al conceder una reparación, el comité de protestas debe asegurarse de que menos de la mitad de las puntuaciones de regata de un barco incluidas en la puntuación de su serie, después de cualquier exclusión, estén basadas en la media de puntos. Diferentes situaciones pueden requerir diferentes arreglos para una reparación. Una posibilidad en este caso particular es que el comité de protestas podría haber otorgado una reparación sólo en la prueba en la que tuvo lugar la colisión.

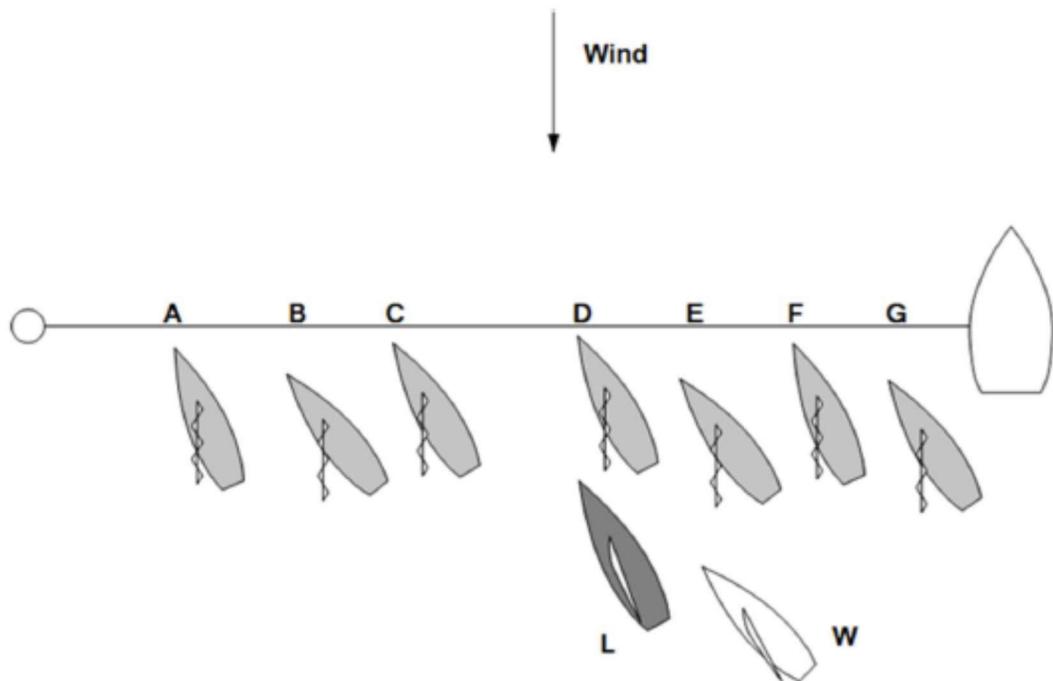
CASO 117

Definiciones, obstáculo

Regla 15, adquirir derecho de paso

Regla 19.2(b), espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

Cuando tres barcos están en la misma bordada y dos de ellos están comprometidos y adelantan al tercero desde libre a popa, si el barco de sotavento a popa se compromete con el barco de delante, el barco de delante ya no es un obstáculo, y la regla 19.2(b) no se aplica. No hay situaciones en las que una fila de barcos que navegan unos cerca 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 estribo a poca distancia por debajo 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 ni L ni W pasen por cualquiera de los espacios entre los barcos adyacentes que hay delante de ellos.

Pregunta 1

Si L se compromete a sotavento de D mientras W está libre a popa de D, ¿está obligado L a darle a W espacio para que pase por sotavento de D?

Respuesta 1

No. Cuando L se compromete a sotavento de D, obtiene el 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 cambio, la regla 11 comienza a aplicarse entre L y D, pero la regla 15 requiere inicialmente que L dé a D espacio para que éste se pueda mantener separado. W sigue estando obligado por la regla 12 a mantenerse alejado de D y por la regla 11 a mantenerse separado de L. Después de que L se compromete a sotavento de D, L tiene derecho de paso 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 que D le 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 tanto L como W pasen por el espacio entre C y D, ¿significa eso que L tiene que permitir que W penetre en el espacio y no pasar él a través del mismo?

Respuesta 2

No.

Pregunta 3

De acuerdo con la definición de obstáculo, un barco en regata no es nunca un obstáculo continuo. No obstante, ¿hay situaciones, como la del diagrama, en las que una fila de

barcos que están regateando que navegan unos cerca de otros se convierte en un obstáculo continuo?

Respuesta 3

No.

World Sailing 2011

CASO 118

Definiciones, espacio en baliza

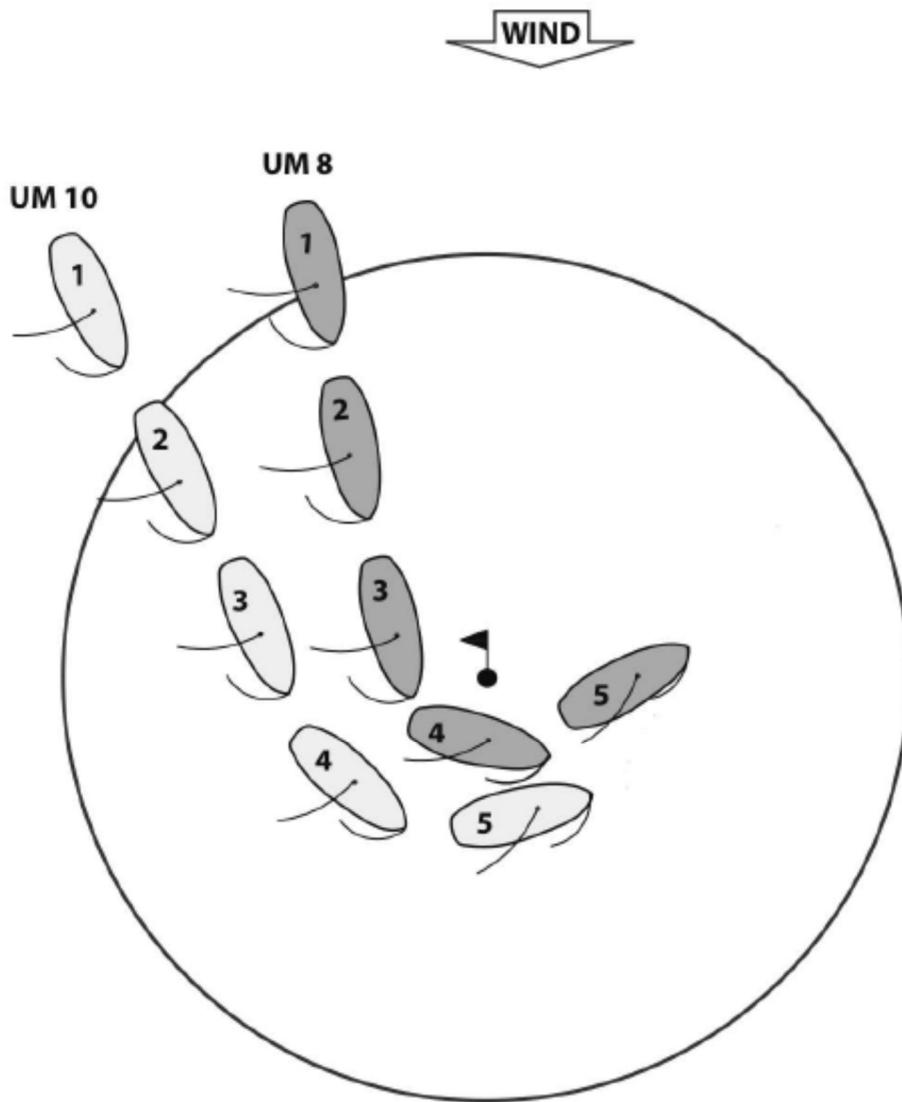
Definiciones, espacio

Regla 18.2(b), espacio en baliza: dar espacio en baliza

En la definición de espacio en baliza, la expresión "espacio para dirigirse a la baliza" significa espacio para navegar inmediatamente de forma marinera hasta una posición cercana a la baliza y por el lado prescrito de ésta.

Hechos

UM8 y UM10, comprometidos y amurados a babor con UM8 por el interior, se acercaron a una baliza de sotavento que debían dejar por babor y posteriormente la rodearon como se muestra en el diagrama. El siguiente tramo era una ceñida a barlovento. El viento era moderado y no había apenas mar. UM8 protestó contra UM10 según la regla 18.2(b) por no darle espacio para navegar hasta la baliza y rodearla. El comité de protestas decidió que UM10 le había dado a UM8 el espacio al que tenía derecho y desestimó la protesta. UM8 apeló.



Decisión

Para navegar el recorrido, era necesario que UM8 cambiara el rumbo pasando de navegar por la aleta a navegar a un rumbo de ceñida al doblar la baliza. Por lo tanto, su rumbo debido era navegar cerca de la baliza en algún momento de su giro. Dado que UM8 tenía derecho a espacio en baliza, tenía derecho a espacio, según lo establecido en la definición de espacio, para todo lo siguiente

- dejar la baliza por babor,
- navegar hacia la baliza, y
- rodear la baliza en un rumbo de ceñida.

El término "espacio" en la expresión "espacio para navegar hacia la baliza" significa el espacio que se necesita para navegar inmediatamente, de forma marinera, hasta una

posición cercana a la baliza y en el lado requerido de la misma. En el presente caso, UM8 había navegado hasta la baliza en la posición 3 del diagrama porque la baliza estaba por el través de su proa y él estaba cerca de la baliza. Entre las posiciones 3 y 5 estaba rodeando la baliza y, por lo tanto, tenía derecho a espacio para girar rápidamente de forma marinera desde un rumbo por la aleta a un rumbo de ceñida.

El diagrama indica que UM10 le había dado espacio a UM8 para navegar hacia el lado prescrito de la baliza y para rodearla como necesitaba hacerlo para navegar el recorrido. Por lo tanto, la aplicación que hizo el comité de protestas de la regla 18.2 (b) y de los tres componentes de la definición de espacio en baliza fueron correctos. Se desestima la apelación de UM8 y se confirma la decisión del comité de protestas.

USA 2011/105

CASO 119

Regla 62.1(a), reparación

Regla A3, horas de salida y posiciones de llegada

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

Hechos

La embarcación A se inscribió y participó en una regata por un trofeo perpetuo (sic) y fue clasificado por el comité de regatas usando la calificación de su certificado de rating de *performance-handicap* que estaba vigente en el momento de la prueba. Nadie le protestó, y ningún barco solicitó reparación alegando que A había sido puntuado incorrectamente.

Varias semanas después de la prueba, la autoridad de certificación, actuando por su propia voluntad, cambió 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 cambió su rating. Cuando el comité de regatas se enteró del cambio en el rating de A, volvió a puntuar la prueba usando el nuevo rating, lo que hizo que la puntuación de A empeorara significativamente.

A solicitó reparación, alegando que era inadecuado que el comité de regata volviera a puntuar la prueba. El comité de protestas estuvo de acuerdo y, de conformidad con la regla 62.1(a), le concedió una reparación consistente en reponerle en su puntuación original.

Preguntas

¿Fue una acción inadecuada del comité de regatas volver a puntuar la prueba en función del cambio en el rating de A?

¿Fue apropiada la reparación que se concedió a A?

Respuestas

Volver a puntuar la prueba fue una acción inapropiada del comité de regatas. El rating de un barco que pertenece a un sistema de rating puede, de vez en cuando, ser modificado

por la autoridad de certificación, aunque no se hayan realizado cambios en el casco o el equipo del barco.

Esto es particularmente común para los ratings otorgados bajo un sistema de hándicap del tipo performance-handicap. Estos sistemas basan el rating de un barco, en parte, en su rendimiento en regatas pasadas, lo que puede cambiar con el tiempo.

El rating que tiene un barco en el momento en que se navega una regata es el rating 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 basándola en el rating de A en el momento de la prueba. Por lo tanto, la reparación otorgada a A por el comité de protestas fue apropiada.

USA 2011/104

CASO 120

Regla 41(c), ayuda externa

La información gratuita y disponible a la que se refiere la regla 41(c) es la información que está disponible sin costo monetario y que puede ser obtenida fácilmente por todos los barcos de una prueba. La regla 41(c) es una regla que puede modificarse para un evento siempre que se siga el procedimiento establecido en las reglas.

Pregunta 1

¿Cuál es el significado de la expresión información de libre acceso (el RRV dice información disponible) tal y como se utiliza en la regla 41(c)?

Respuesta 1

Información de libre acceso significa información que está disponible sin costo monetario y que puede ser obtenida fácilmente por todos los barcos en una regata. Que se puede obtener fácilmente significa que la información está disponible de una fuente pública que los competidores pueden conocer y localizar con poco esfuerzo. Un ejemplo de información que se encuentra con poco esfuerzo es la información que se puede encontrar en los primeros lugares de la lista de direcciones de internet identificadas al realizar una búsqueda de la información utilizando un programa de búsqueda en internet ampliamente utilizado. La información por la que se ha pagado una tarifa (aunque esa tarifa sea muy pequeña) o que no todos los barcos de una prueba pueden obtener fácilmente no está disponible gratuitamente. Algunos ejemplos son la información proporcionada sólo a aquellos barcos que han pagado una tarifa de suscripción u otra tarifa por la información, así como la información cuya ubicación en internet está oculta u oscura.

Los costos del equipo 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 que tiene para un competidor adquirir un ordenador o un teléfono móvil y el

acceso a internet no se considera un costo por la información que el competidor puede obtener con ese equipo. Si no hay ningún cargo por el acceso a esa información, la información está disponible gratuitamente.

Sin embargo, la información no está disponible gratuitamente si el acceso a ella está limitado a las personas que han comprado equipos o software para fines especiales de la persona u organización que proporciona la información. Dicha información no está disponible gratuitamente aunque no se cobre ningún cargo adicional por recibir la información utilizando el equipo o software para fines especiales. Por ejemplo, cualquier dato o información que se pueda recuperar sin costo alguno utilizando una cuenta de acceso a Internet existente está disponible gratuitamente. Sin embargo, los datos o la información no están disponibles gratuitamente si sólo se puede acceder a ellos si se paga a la persona u organización que proporciona la información por hardware o software de aplicación para fines especiales.

Además de las consideraciones anteriores, la información no está disponible gratuitamente si está disponible tan cerca de la salida de una prueba que los competidores no tienen un período de tiempo razonable para encontrarla y familiarizarse con ella. Esto impide que un competidor organice la publicación de datos justo antes de una prueba, y que otros competidores no tengan tiempo para encontrarlos y familiarizarse con ellos.

Hay que tener siempre en cuenta que, además de las disposiciones de la regla 41, una regla de clase puede prohibir que cierto equipo esté a bordo de un barco, y que tal regla de clase puede, por lo tanto, limitar la información que un barco puede usar.

Hechos para la pregunta 2

El barco A es un barco grande con mucho espacio para el equipamiento y una tripulación numerosa con un navegador/enrutador meteorológico dedicado a bordo. Tiene un sistema Inmarsat o VSAT y paga una tarifa de comunicación mensual de 5000\$, lo que permite grandes cantidades de descargas y navegación por internet. El objetivo del barco al tener un muy buen acceso a internet es tener acceso a información meteorológica digital para su uso en travesías. 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 que se descargan proviene de los propios proveedores de comunicaciones de 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 de datos móvil por la que paga una pequeña tarifa de comunicaciones mensual similar a una tarifa de comunicaciones telefónicas. La tripulación compró una aplicación de análisis del tiempo y rutas para usarla durante la prueba. La aplicación cuesta 2000\$ y está disponible en el mercado abierto para que cualquiera la compre. La aplicación incluye una suscripción de prepago a los datos meteorológicos que se pueden descargar durante la regata. Los datos meteorológicos son los mismos para todos los barcos que han comprado la aplicación. Los datos meteorológicos son específicos para la regata. Los datos meteorológicos no se pueden utilizar con otras aplicaciones meteorológicas o de enrutamiento y no se pueden utilizar sin adquirir la aplicación de análisis del tiempo y enrutamiento.

El barco C es un barco de 40 pies con una tripulación de ocho personas. Utiliza una tableta con una tarjeta de datos móvil por la que paga una pequeña tarifa de comunicaciones mensual similar a una tarifa de comunicaciones telefónicas. La tripulación se descarga archivos meteorológicos de alta resolución por una pequeña tarifa de suscripción mensual. Los archivos no están adaptados concretamente al 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 ello.

El barco D es un barco de 40 pies con una tripulación de ocho personas. Utiliza una tableta con una tarjeta de datos móvil por la que paga una pequeña tarifa de comunicaciones mensual similar a una tarifa de comunicaciones telefónicas. Además, tiene contratada una suscripción para datos meteorológicos privados por 15.000\$ para la regata. Los datos meteorológicos privados incluyen imágenes por satélite de resolución extremadamente alta en las que se pueden ver y seguir hasta las rachas de viento. 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) puesto que 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 permita comunicarse y acceder a información en internet no infringe la regla 41(c).

El barco B sí infringe la regla 41(c) puesto que no se puede acceder a la información meteorológica y de rutas que B descarga sin el software de propósito especial que B compró. Por lo tanto, está recibiendo información que no está disponible gratuitamente para los barcos que no han realizado esa compra.

Los barcos C y D también infringen la regla 41(c). Las tarifas que pagan les permiten recibir información meteorológica que no podrían recibir si no hubieran pagado las tarifas. El

requisito de pagar una tarifa por la información, ya sea grande o pequeña, significa que esa información no está disponible sin costo monetario y, por lo tanto, la información no está disponible gratuitamente.

Pregunta 3

¿Se puede cambiar la regla 41(c) para un evento en particular?

Respuesta 3

Sí. Ver la regla 86.1. La regla 41(c) es una regla que puede ser modificada para un evento siempre que se siga el procedimiento establecido en las reglas para tales cambios. El caso 121 analiza ese procedimiento.

Pregunta 4

¿Se puede cambiar la restricción establecida en la regla 41(c) para un evento sin modificar la regla?

Respuesta 4

No.

World Sailing 2012

CASO 121

Regla 85, modificaciones a las reglas

Regla 86, modificaciones al reglamento de regatas

Regla J1.2(2), contenido del anuncio de regata

Regla J1.3(1), contenido del anuncio de regata

Regla J2.1(1), contenido de las instrucciones de regata

Donde se describe con detalle el procedimiento que se debe seguir para modificar una regla de regatas para un evento.

Pregunta 1

¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir en el anuncio de regata y las instrucciones de regata para cambiar una regla de regata para un evento en particular?

Respuesta 1

Se debe seguir el siguiente procedimiento:

(1) Determinar si la regla que desea cambiar puede ser modificada. La regla 86.1 (b) establece que ciertas reglas de regatas no se pueden modificar a menos que el cambio esté permitido en la propia regla. Las reglas 86.2 y 86.3 permiten excepciones a la regla 86.1(b) en determinadas circunstancias. Si la regla no se puede cambiar, cualquier intento de modificarla será inválido.

(2) La regla 85.1 exige que en la especificación de un cambio a cualquier regla, incluida una regla de regata, debe identificarse la regla que se está cambiando e incluir el texto completo del cambio. Después de leer esa declaración, el lector debería poder saber con precisión cómo se leería la regla modificada. También hay que tener en cuenta que, según la regla 85.1, una adición a una regla o la eliminación

total o parcial de su contenido es, en sí misma, una modificación de la regla.

(3) La autoridad organizadora está obligada por la regla 89.2(a) a publicar un anuncio de regata que cumpla con la regla J1. De acuerdo con la regla J1.3(1), la autoridad organizadora debe decidir si el conocimiento de un cambio en una regla de regata va a ayudar a los competidores a decidir si van a asistir al evento o si de ese modo les va a proporcionar la información que van a necesitar antes de que estén disponibles las instrucciones de regata. Si va a ser así, el cambio de la regla de regata debe contenerse en el anuncio de regata.

(4) El comité de regatas está obligado por la regla 90.2(a) a publicar por escrito unas instrucciones de regata que se ajusten a la regla J2. La regla J2.1(1) exige que cualquier cambio en una regla de regata para un evento que no haya sido declarado en el anuncio de regata se indique en las instrucciones de regata.

(5) Como excepción a los apartados (3) y (4), un cambio en una regla realizado conforme a la regla 86.2 siempre debe indicarse en el anuncio de regata (ver la regla J1.2(2)). Además, la declaración de World Sailing que autorice el cambio debe incluirse en el anuncio de regata o en las instrucciones de regata y publicarse en el tablón oficial de avisos. Cuando se modifique una regla de conformidad con la regla 86.3, es posible que se requiera la aprobación de la autoridad nacional.

Pregunta 2

¿Se puede cambiar una regla de regata para un evento sin seguir el procedimiento descrito en la Respuesta 1?

Respuesta 2

No.

CASO 122

Regla 69.2(g), mal comportamiento: acción por un comité de protestas

Interpretación del término "(pleno) convencimiento" (el RRV dice satisfacción confortable) y un ejemplo de su uso.

NOTA DEL TRADUCTOR: PRECISIÓN TERMINOLÓGICA: en la redacción del presente caso WS ha utilizado conceptos propios del Derecho anglosajón que tienen su equivalente en los sistemas de Derecho latino, entre ellos el español, por lo que, en aras de la fidelidad al original en inglés se han empleado y traducido tal como aparecen en el texto primigenio, que es también el que se ha empleado en la versión española del Reglamento de Regatas a Vela, lo que hace necesario para su fácil comprensión hacer las siguientes aclaraciones conceptuales:

-la llamada confortable satisfacción se corresponde con el concepto jurídico de la sana crítica, es decir, se trata del convencimiento del órgano que juzga conforme a su leal saber y entender atendiendo a lo establecido en la normativa aplicable, en el caso que nos ocupa el RRV y las reglas de acuerdo con su definición en el mismo. Por evitar reiteraciones innecesarias, el citado concepto se ha mantenido como tal en la presente traducción, si bien se insiste en que, en todo caso, debe interpretarse en su verdadero sentido, que no siempre se corresponde con su traslación literal.

- el llamado estándar de prueba consiste en el método intelectual que se debe seguir para valorar la prueba presentada y practicada en cada uno de los casos de los que conozca un comité de protestas. Estos distintos métodos son el balance de probabilidades, que consiste en sopesar la importancia y verosimilitud de las distintas pruebas antes de tomar una decisión. Balance no equivale a equilibrio porque no todas las pruebas pesan lo mismo. En este sentido, los testimonios ofrecidos por los testigos son pruebas verbales que el comité debe valorar las pruebas en su conjunto y cada una de ellas individualmente. el llamado estándar de más allá de la duda razonable, sí que se corresponde exactamente con su equivalente en los sistemas jurídicos latinos, en los que la denominación es idéntica y, por lo tanto, así se han mantenido y traducido para su mejor comprensión.

- el resto de conceptos empleados en el presente caso son lo suficientemente comprensibles como para no merecer mayor aclaración.

Hechos para la pregunta 1

Basándose en un informe que había recibido el comité de protestas, cree que una persona (competidor, propietario de

la embarcación o persona de apoyo) puede haber infringido la regla 69.1(a). Ha convocado una audiencia y practicado la prueba aportada por las partes y los testigos.

Pregunta 1

La regla 69.2(g) requiere que, antes de que el comité amoneste o penalice a la persona, el comité de protestas debe haber llegado al convencimiento de que, teniendo en cuenta la gravedad del supuesto mal comportamiento, la persona ha infringido la regla 69.1(a) (en el RRV no se dice convencimiento sino se habla con error de la confortable satisfacción). ¿Cuál es el significado de "satisfacción confortable" como se usa en la regla 69.2 (g)?

Respuesta 1

La "satisfacción confortable" (es decir, el convencimiento pleno) es uno de los tres estándares de prueba (métodos de valoración de la prueba) que se utilizan comúnmente en los Tribunales de Justicia o en las audiencias de arbitraje. Los otros dos estándares son "prueba más allá de una duda razonable" y "balance de probabilidades". El estándar de "prueba más allá de una duda razonable" es el más estricto de los tres estándares. Suele estar reservado para casos penales graves. El estándar del "balance de probabilidades" (también denominado a veces el estándar de la "preponderancia de la prueba") es el menos estricto de los tres, y se usa ampliamente en procedimientos legales civiles.

Tanto la Agencia Mundial Antidopaje como el Tribunal de Arbitraje Deportivo utilizan el estándar de "satisfacción cómoda". 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, se establecerá a "cómoda satisfacción" del panel de audiencia que se produjo una infracción. El artículo 3.1 continúa diciendo: 'Este estándar de prueba en todos los casos es mayor que un mero balance de probabilidades pero menor que una prueba más allá de una duda razonable.'

La regla 64.1(a) establece que un comité de protestas tomará sus decisiones basándose estándar del "balance de probabilidades", a menos que se disponga lo contrario en la regla que se alega que se ha incumplido. El estándar del "balance de probabilidades" consiste en determinar si lo más probable es que se haya infringido la regla o que no.

La regla 69.2 (g) requiere específicamente que en una audiencia de la regla 69 el comité de protestas utilice el estándar más estricto de la "satisfacción cómoda". La regla requiere además que la gravedad de la presunta conducta sea considerada como un factor importante cuando el comité tiene que de decidir si está "cómodamente satisfecho" (convencido) de que se cometió la presunta infracción. El estándar de "satisfacción cómoda" es siempre más estricto que el estándar de "equilibrio de probabilidades", pero es menos estricto que el estándar de "más allá de una duda razonable". Entremedias de estos dos límites, el estándar de prueba es una escala móvil, basada en la gravedad de las acusaciones presentadas ante el comité.

También es un principio fundamental en los procedimientos disciplinarios que una persona debe ser considerada inocente hasta que se pruebe cualquier acusación. Por lo tanto, parte de la prueba de "satisfacción cómoda" es si la prueba presentada al comité es suficiente para que signifique que la persona ya no se presume que es inocente.

La última frase 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 que normalmente se entiende en. . . 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 a la que lleguen. Si se sienten incómodos, no están confortablemente satisfechos.

Se debe tener en cuenta que en una audiencia de la regla 69, el comité de protestas debe responder sí a las dos preguntas siguientes antes de amonestar o penalizar a un competidor o barco según la regla 69.2(h) o 69.2(i):

- ¿Está satisfecho (convencido) el comité de que los hechos probados llegan a la conclusión que verdaderamente ocurrió la presunta conducta?
- ¿Está satisfecho (convencido) el comité de que la conducta que ocurrió fue un caso de mal comportamiento lo suficientemente grave como para justificar la amonestación o la penalización?

Como establece la regla 69.1(b), un acto de mal comportamiento puede consistir en una conducta que sea contraria a los buenos modales o a la deportividad o un comportamiento poco ético o una conducta que pueda desprestigiar o haya desprestigiado el deporte.

Pregunta 2

¿Cuál sería un ejemplo claro de un informe de un incidente en el que se alegue mal comportamiento y un informe de una audiencia de acuerdo con la regla 69.2 en los que se utilice el estándar de la satisfacción cómoda.

Respuesta 2

El barco A se había presentado para la medición previa al evento y un corrector de peso requerido se colocó correctamente debajo de una tabla del suelo que se fijó en su lugar con varios tornillos. En una inspección durante el evento, un miembro del comité técnico comprobó que a A y le faltaba el peso corrector. El comité técnico protestó al barco por infringir la regla 78.1 y la regla 2, y al final de una audiencia de esa protesta, el comité de protestas descalificó a A por infringir esas reglas.

Actuando de acuerdo con la regla 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 quitado 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 patrón de A y el responsable de A. P negó tener conocimiento de que faltara el peso del corrector. Explicó que el barco se dejaba sin llave y sin vigilancia todas las noches. Alegó que otra persona había quitado el corrector de peso durante la noche. La tripulación de A fue llamada como testigo. También declararon que no tenían conocimiento del peso perdido y que no habían visto evidencia de que la tabla del piso hubiera sido levantada y vuelto a colocar.

Casi todas las pruebas respaldaron la alegación de que un miembro de la tripulación de A había quitado el peso corrector. Debido a que se necesitaban herramientas para quitar el peso, el comité concluyó que el peso se había quitado deliberadamente (no accidentalmente). A obtuvo una ventaja al quitar el peso, y no era probable que se descubriera porque la tabla del suelo estaba atornillada en su sitio. La única prueba contradictoria fue que cada miembro de la tripulación negó haber quitado el peso. El comité de protestas concluyó que estaba satisfecho (convencido) de que había quitado el peso un miembro de la tripulación de A y que esa acción constituía un acto de mal comportamiento y, por lo tanto, una infracción de la regla 69.1(a). A fue penalizado conforme a la regla 69.2(h)(2) al ser clasificado como DNE en todas las pruebas del evento. Debido a que casi todas las pruebas respaldaron la alegación, el comité habría llegado a la misma conclusión si hubiera utilizado el estándar de prueba del "balance de probabilidades". Sin embargo, si el comité hubiera utilizado el estándar "más allá de una duda razonable", lo normal sería que hubiera llegado a una conclusión diferente. Ningún miembro de la tripulación de A admitió haber quitado el lastre y, en principio, era posible que alguien más lo hubiera quitado porque el barco a menudo se dejaba sin vigilancia y sin llave. Por lo tanto, existía la posibilidad de que se hubiera quitado el peso sin el conocimiento de la tripulación de A. En

consecuencia, si el estándar de prueba hubiera sido el de "más allá de una duda razonable", el comité probablemente no habría llegado a la conclusión de que fuera un miembro de la tripulación de A el que quitó el peso.

World Sailing 2012

CASO 123

Regla 10, en bordadas opuestas

Regla 14, evitar contactos

Cuando fuera evidente para un regatista competente, aunque no sea experto, que esté al timón de un barco amurado a estribor, que existe un riesgo notable de contacto con un barco amurado a babor, el barco amurado a estribor infringe la regla 14 si se produce el contacto y todavía estaba a tiempo de alterar el rumbo lo suficiente para evitar el contacto.

Hechos para la pregunta 1

En una regata de flota con viento de 10 nudos, dos barcos monotipo, de 5 metros de eslora cada uno, se acercan entre sí en rumbos de ceñida. S está amurado a estribor y P está amurado 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. Ninguno de los barcos recibe una penalización. S protesta contra P.

Pregunta 1

¿Cómo se aplican las reglas a este incidente? En concreto, ¿infringió S la regla 14?

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, de ese modo, mantenerse separado de S y haber evitado el contacto. Debido a que P no lo hizo así, infringió tanto la regla 10 como la regla 14 y fue descalificado.

La regla 14 exige que un barco, aunque sea un barco con derecho de paso, evite el contacto si 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 esté claro que el otro barco no se mantiene separado. En las condiciones descritas, cuando la proa de P cruzó por delante la proa de S, un regatista competente, aunque no fuera experto, a la caña de S, tendría claro que había un riesgo sustancial de contacto y, por lo tanto, que P no se estaba manteniendo separado. En ese momento todavía había tiempo para que S arribara para alejarse lo suficiente para evitar el contacto y, por lo tanto, S infringió la regla 14. Debido a que el contacto causó daño, S no está exonerado por la regla 43.1(c) y está 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 y se aleja ligeramente en un intento de evitar a P. Sin embargo, S calcula mal la maniobra y hay contacto que causa daño.

Pregunta 2

¿Infringió S la regla 14?

Respuesta 2

Como se ha indicado en la respuesta 1, en el momento en que quedó claro que P no se mantenía separado, todavía había tiempo para que S arribara y se alejara lo suficiente para evitar el contacto. Por lo tanto, era razonablemente posible que S lo hubiera hecho. No arribó lo suficiente o no pudo comenzar a hacerlo lo suficientemente temprano, pero eso no significa que no fuera razonablemente posible para él haber evitado el contacto. En consecuencia, S infringió la regla 14 a pesar de haber arribado y haberse alejado un poco antes de que ocurriera el contacto. Debido a que el contacto causó daño, S no está exonerado por la regla 43.1(c) y está descalificado.

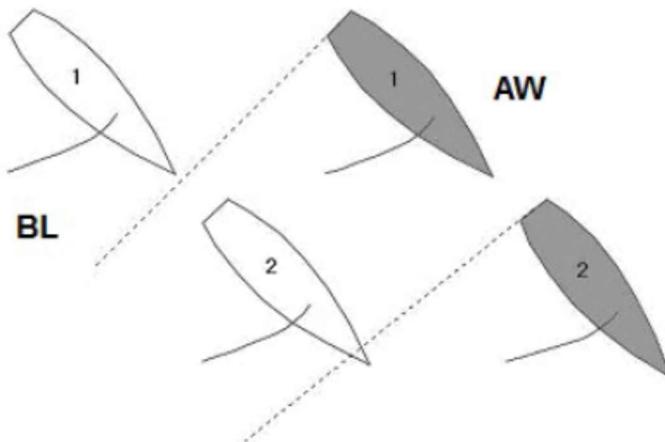
CASO 124

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 optar por pasar el obstáculo por cualquier lado siempre y cuando pueda cumplir con las reglas aplicables.



Hechos

Mientras están en regata, los barcos AW y BL se acercan a un obstáculo que puede pasarse por ambos lados. En la posición 1, AW está libre a proa por un margen muy estrecho y en una derrota a barlovento de BL. En la posición 2, se comprometen, con AW a barlovento de BL.

Pregunta

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 optar por pasar la obstrucción por cualquier lado. ¿Cómo podemos determinar qué barco tiene derecho a elegir en esta situación?

Respuesta

En cualquier momento dado, el barco con derecho de paso en ese momento tiene derecho por la regla 19.2 (a) a elegir por qué lado va a pasar el obstáculo. Por lo tanto, mientras AW está libre a proa de BL, tiene derecho a elegir pasar la obstrucción por cualquier lado. Cuando los barcos se superponen, AW pierde ese derecho, y en ese momento BL tiene el derecho a elegir.

Cuando un barco con derecho de paso actúa para poner en práctica una elección que ha hecho de acuerdo con la regla 19.2(a), debe cumplir con las reglas aplicables de las Secciones A y B. Cuando los barcos están comprometidos se aplica la regla 19.2(b). En ese caso, 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. Mientras el barco interior navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 19.2(b), se aplica la regla 43.1 (b).

CASO 125

Definiciones, obstáculo

Definiciones, espacio

Regla 19.2(b), espacio para pasar un obstáculo: dar espacio en un obstáculo

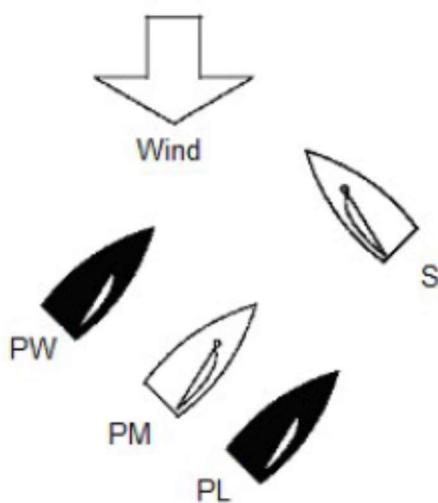
Regla 43.1(b), exoneración

Regla 43.1(c), exoneración

Cuando se requiera que un barco exterior comprometido dé espacio a uno o más barcos interiores para pasar un obstáculo, el espacio que tiene que darles debe ser suficiente para permitir que todos los barcos interiores puedan cumplir con sus obligaciones según las reglas de la parte 2.

Hechos

Los barcos PW, PM y PL navegaban de ceñida amurados a babor y comprometidos. El barco S iba en ceñida amurado a estribor. PW estaba en rumbo de colisión con S. PM y PL no necesitaron alterar el rumbo para pasar de forma segura a popa de S. PW arribó para pasar a popa de S sin hacer contacto, y PM también arribó para darle el espacio suficiente para que pudiera hacerlo. PL mantuvo su rumbo y hubo contacto entre PM y PL, sin daños ni lesiones. Ningún barco recibió una penalización. PM protestó contra PL.



Pregunta

¿Cómo se aplican las reglas a este incidente y qué barco o barcos deben ser descalificados?

Respuesta

S era un obstáculo para PW, PM y PL porque cada uno de ellos tendría que alterar el rumbo sustancialmente si navegaba directamente hacia S y estaba a una eslora de casco de S, y porque la regla 10 requería que todos se mantuvieran separados de S (ver la definición de obstáculo). Según la regla 19.2(a) PL tenía el derecho de elegir pasar a S por cualquier lado porque tenía el derecho de paso tanto sobre PM como sobre PW. Sin embargo, PL no tenía derecho a pedir espacio para virar según la regla 20 porque no necesitaba cambiar de rumbo para evitar a S (ver la regla 20.1(a)). Cuando PL pasaba por detrás de S, la regla 19.2(b) requería que PL diera espacio tanto para PM como para PW entre él y S. La regla 19.2(b) también requería que PM le diera espacio a PW.

El espacio que PL le debía dar a PM y a PW incluía suficiente espacio para que PM, a su vez, le pudiera dar espacio a PW y para que PM se pudiera mantener separado de PL, así como también espacio para que PW se pudiera mantener separado de S y de PM (consultar la definición de espacio).

PL no dio todo ese espacio. Por lo tanto, infringió la regla 19.2(b) y se le debe descalificar. PL también infringió la regla 14 porque el contacto podría haberse evitado si PL les hubiera dado suficiente espacio a PM y a PW. 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) de haber incumplido la regla 14.

PM infringió la regla 11, pero fue exonerado por la regla 43.1(b). PM no infringió la regla 14 porque no le fue posible evitar hacer contacto, ni con PL ni con PW. (Ver en el caso 11 un análisis de una situación similar).

CASO 126

Regla 23.2, interferir con otro barco

Con el fin de determinar si la regla 23.2 se aplica a un incidente, se debe entender que un barco está navegando en el tramo que es coherente con su rumbo inmediatamente antes del incidente y con sus motivos para navegar a ese rumbo.

Hechos para la pregunta 1

El recorrido de una prueba empieza con un tramo de barlovento hasta la baliza de barlovento, seguido de un travé corto hasta una baliza offset y luego una empopada hasta la baliza de sotavento. Los barcos L y W navegan el tramo de barlovento y rodean la baliza de barlovento y la baliza offset. En la empopada, mientras L y W están en el mismo bordo 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 se le había puntuado como OCS. W protesta contra L alegando que L había infringido la regla 23.2.

Pregunta 1

A los efectos de la regla 23.2, ¿L y W navegaban en el mismo tramo del recorrido o en diferentes tramos cuando L orzó a W?

Respuesta 1

Con el fin de determinar si la regla 23.2 se aplica a un incidente, un barco está navegando en el tramo que es coherente con el rumbo que estaba navegando antes del incidente y con sus razones para navegar a ese rumbo. L no había salido, pero no se había dado cuenta que había cometido ese error. Por tanto, L navegaba en el tramo del recorrido hasta 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 aplicaba entre ellos.

Hechos para la pregunta 2

Los hechos son los mismos que para la pregunta 1, pero con estas diferencias: L había salido, pero no conocía el requisito de rodear la baliza offset y no la rodeó por el lado prescrito. Después de rodear la baliza de barlovento, navegó hacia la baliza de sotavento hasta que orzó a W.

Pregunta 2

Por lo que se refiere a la regla 23.2, ¿L y W navegaban en el mismo tramo del recorrido o en diferentes tramos cuando L orzó a W?

Respuesta 2

Claramente, W estaba navegando en el tramo hacia la baliza de sotavento. Como L desconocía el requisito de rodear la baliza offset y había estado navegando hacia la baliza de sotavento desde el momento en que dobló 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 aplicaba entre ellos.

Hechos para la Pregunta 3

Los hechos son los mismos que para la pregunta 2, pero con estas diferencias: después de que L había navegado parte del camino hacia la baliza de sotavento, se dio cuenta de que no había rodeado la baliza offset y se volvió para corregir su error. Mientras L navegaba de ceñida a barlovento hacia la baliza offset, se encontró con el barco X. X había doblado la baliza de barlovento y la baliza offset y navegaba de popa hacia la baliza de sotavento en la misma bordada que L. L se desvió de su rumbo debido hacia la baliza offset para así orzar a X. X protestó a L alegando que L había infringido la regla 23.2.

Pregunta 3

A los efectos de la regla 23.2, ¿L y X navegaban en el mismo tramo del recorrido o en tramos diferentes cuando L orzó a X?

Respuesta 3

Claramente, X navegaba con el tramo hacia la baliza de sotavento. Cuando L se dio cuenta de que no había rodeado la baliza offset y se volvió para navegar hacia la baliza offset, ya no navegaba en el tramo hasta la baliza de sotavento y había comenzado a navegar en el tramo desde la baliza de barlovento hasta la baliza offset. Navegaba en ese tramo cuando se encontró con X. Por lo tanto, los barcos estaban navegando en diferentes tramos cuando L orzó a X. La Regla 23.2 se aplicaba entre L y X, y L la infringió.

World Sailing 2013

CASO 127

Definiciones, en regata

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

Pregunta

La definición de "en regata" establece que un barco que termina y deja libre la línea y las balizas ya no está en regata. ¿Un barco cuándo deja libre la línea de llegada y las balizas?

Respuesta

Un barco deja libre la línea de llegada y las balizas cuando se cumplen las dos siguientes condiciones:

ninguna parte de su casco, tripulación o equipo está sobre la línea, y ninguna baliza de llegada influye en la elección de su rumbo.

Por ejemplo, un barco que deja libre la línea de llegada y luego continúa navegando hacia una baliza de llegada, donde la corriente le lleva hasta la baliza, sigue en regata y ha infringido la regla 31. Sin embargo, un barco que cruza la línea de llegada y navega hacia una posición en la que ya no le influye ninguna baliza de llegada en la elección de su rumbo, ya no está en regata. Si más tarde toca una baliza de llegada, no infringe la regla 31.

CASO 128

Definiciones, terminar

Definiciones, navegar el recorrido

Regla 28.1, navegar la prueba

Regla 31, tocar una baliza

Regla A4, sistema de puntuación

Regla A5, puntuaciones determinadas por el comité de regatas

Si el comité de regatas observa que un barco ha cometido un error según la regla 28.1 al navegar el recorrido y no ha corregido ese error, debe clasificarle como NSC. Si observa que un barco toca una baliza cuando termina, debe puntuarle en su posición de llegada y puede protestarle por infringir la regla 31.

Hechos para la pregunta 1

Todos los barcos de una prueba, con la excepción del barco A, navegaron hacia 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 diagrama, A dejó la baliza F por estribor, arribó, navegó completamente hacia el lado del recorrido de la línea de llegada y, poco después de la posición 3, terminó. Más tarde, A se dirigió a puerto. Los miembros del comité de regatas observaron a A navegar la trayectoria que se muestra en el diagrama. Se aplicaban las reglas del Apéndice A.



Pregunta 1

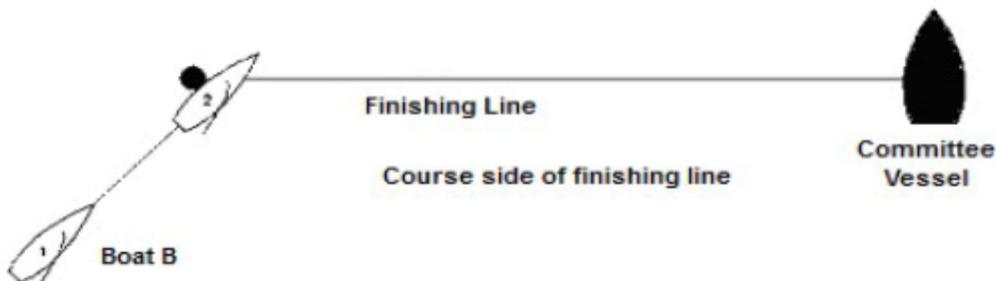
¿Qué debe hacer el comité de regatas en esta situación?

Respuesta 1

Para cumplir con la regla 28.1, un barco debe "navegar el recorrido" y, por lo tanto, un hilo que represente su derrota debe, cuando se tense, pasar la baliza F por el lado prescrito. A cometió un error según la regla 28.1 en la línea porque el hilo que representa su trayectoria, cuando se tensa, pasa la baliza F por el lado equivocado. A no corrigió ese error como le permite hacerlo la regla 28.2 y, por lo tanto, infringió la regla 28.1. Dado que A no "navegó el recorrido", las reglas A5.1 y A5.2 requieren que el comité de regata puntúe el puesto de llegada de A con tantos puntos como el número de barcos inscritos en la serie más uno. 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 cuando cruza la línea de llegada. B no se penaliza y navega hacia el puerto.



Pregunta 2

¿Qué debe hacer el comité de regatas en esta situación?

Respuesta 2

B terminó cuando su proa cruzó la línea de llegada justo antes de la posición 2. La regla A4 requiere que el comité de regata puntúe a B con los puntos que corresponden al puesto en el que terminó.

Como establece la regla 60.2(a), el comité de regatas puede protestar a B. Si decide hacerlo, debe informarle de que tiene la intención de protestar y presentar su protesta por escrito dentro del límite de tiempo de la regla 61.3 (ver la regla 61.1 (b)). Además, el comité de protestas, el comité técnico o un barco, si es que el barco vio a B tocar la baliza, puede protestar contra B (ver las reglas 60.1(a), 60.3(a) y 60.4(a)).

World Sailing 2013, revisado 2021

CASO 129

Definiciones, terminar

Regla 28.1, navegar la prueba

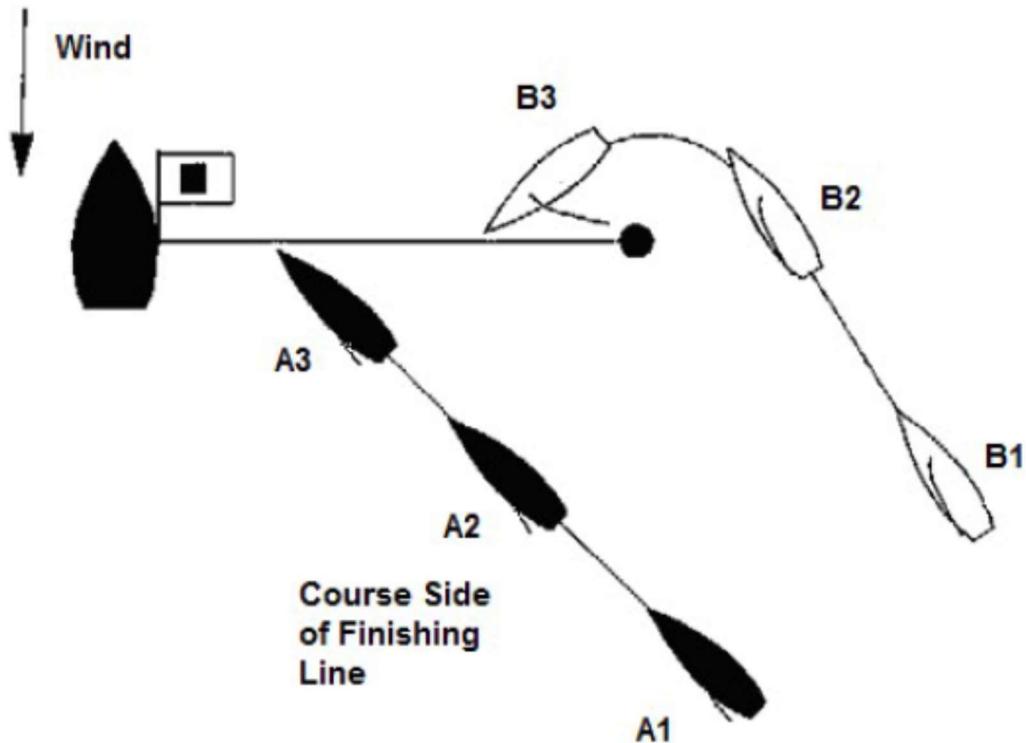
Regla 32.2(a), acortar o anular después de la salida

Regla 62.1(a), reparación

Cuando el recorrido se acorta 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 colocar la embarcación que muestra la bandera S en cualquier extremo de la línea de llegada. Un barco debe cruzar la línea de acuerdo con la definición de terminar, aunque al hacerlo deje esa baliza por el lado opuesto al lado por el que habría debido dejarla si el recorrido no se hubiera acortado.

Hechos para la pregunta 1

Las instrucciones de regata establecen que todas las balizas que hay que rodear, incluida la de barlovento, deben dejarse por babor. Debido al viento insuficiente, el comité de regatas acorta el recorrido mostrando la bandera S (con dos sonidos) en una percha en un barco del comité fondeado cerca de la baliza de barlovento.



El comité monta la línea de llegada como se muestra en el diagrama. 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 a los rumbos que se muestran en el diagrama.

Pregunta 1

Después de que el comité de regatas acortara el recorrido, ¿estaban todavía obligados los barcos a dejar la baliza de barlovento por babor y rodearla en gancho (como hace B), o están obligados a cruzar la línea de llegada desde el lado del recorrido (como hace A)?

Respuesta 1

Una vez que el comité de regatas acorta el recorrido, la baliza de barlovento deja de ser una baliza que hay que rodear sino que se convierte en una baliza de llegada (ver la regla 32.2 (a)). Para cumplir con la regla 28.1, los barcos deben terminar de acuerdo con la definición de terminar. Por lo tanto, deben cruzar la línea de llegada desde el lado del

recorrido. A termina de acuerdo con la definición, pero B no termina.

Datos adicionales para la pregunta 2

El barco B solicita una reparación alegando que haber posicionado el barco del comité como se muestra en el diagrama era una acción inadecuada del comité de regatas porque no quedaba claro al leer el reglamento de regatas y las instrucciones de regata en qué dirección estaban los barcos obligados a cruzar la línea de llegada.

Pregunta 2

¿Fue una acción inadecuada del comité de regatas fondear el barco del comité que exhibía la bandera S donde lo hizo?

Respuesta 2

No (aunque esta acción no fue una buena práctica de dirección de regatas). Cuando el recorrido se acorta en una baliza que hay que rodear, la regla 32.2(a) permite que el comité de regatas coloque el barco que exhibe la bandera S en cualquier extremo de la línea de llegada. La regla 28.1 exige claramente que los barcos crucen la línea de llegada de acuerdo con la definición de terminar. La definición de terminar no puede modificarse mediante el anuncio de regata o las instrucciones de regata (ver la regla 86.1(b)).

CASO 130 Suprimido

CASO 131

Regla 78.2, cumplimiento de las reglas de clase; certificados

Regla A5.1, puntuaciones determinadas por el comité de regatas

Si un barco ha infringido la regla 78.2 porque no ha aportado un certificado que debía presentar o porque no ha hecho los arreglos necesarios para que se verifique su existencia antes del inicio del último día de un evento, el comité de regatas, sin una audiencia, debe clasificarle DSQ en todas las pruebas del evento.

Hechos

Una regla en las instrucciones de regata para un evento requiere que se presente un certificado o se verifique su existencia antes de que un barco esté en regata. Un barco no cumple con este requisito, pero antes de la primera prueba entrega al comité de regatas una declaración firmada por el responsable de que el barco tiene un certificado válido. Al empezar último día del evento, el certificado ni se ha aportado ni se ha verificado.

Pregunta

¿Qué debe hacer el comité de regata?

Respuesta

El comité de regatas está obligado clasificarle como DSQ en todas las pruebas sin una audiencia (ver reglas 78.2 y A5.1).

CASO 132

Regla 16.2, alterar el rumbo

Regla 18.1(a), espacio en baliza: cuándo se aplica la regla 18

Interpretación de la expresión "ciñendo a barlovento" (el RRV dice barloventeando).

Pregunta

La regla 16.2 establece que se aplica entre barcos en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento. La regla 18.1 (a) establece que la regla 18 no se aplica entre barcos en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento.

A los efectos de estas reglas, ¿cuándo están los barcos en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento?

Respuesta

Dos barcos en bordadas opuestas están en una ceñida a barlovento cuando, después de su señal de salida, se hallan en alguna de las siguientes condiciones:

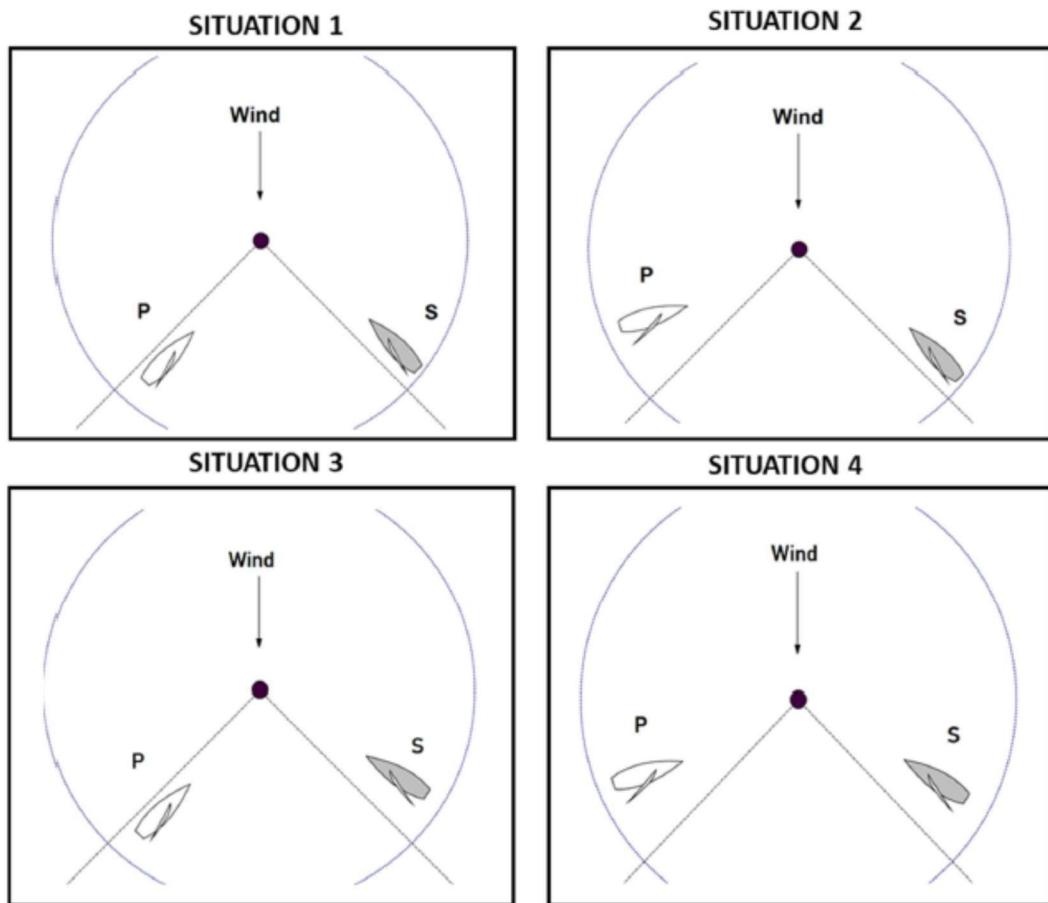
(1) cuando el rumbo que cada uno de ellos elegiría para navegar el recorrido y terminar lo antes posible, en ausencia de todos los demás barcos, sería una ceñida o superior (es decir, o más al viento), o bien

(2) cuando uno o ambos están sobre un layline de ceñida o por encima de él hacia su siguiente baliza. Un barco está por encima de ese layline cuando está en el lado de barlovento de un layline de ceñida hacia una baliza de barlovento y no está sobrepasando ese layline.

Ejemplos

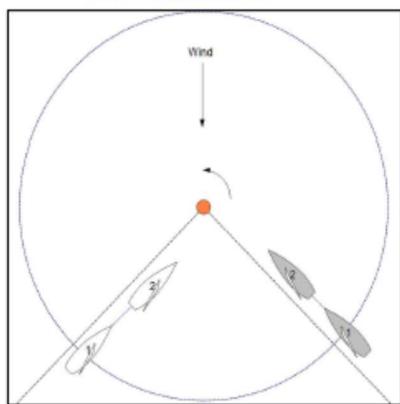
En cada una de las situaciones 1 a 6 que se muestran a continuación, los barcos mostrados están en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento y están por debajo, sobre él o por encima de un layline de ceñida hasta la siguiente baliza de su recorrido.

Esta baliza puede ser o bien una baliza que hay que rodear, o bien una baliza que hay que pasar o bien una baliza que indique un límite de un tramo, o bien una baliza de puerta o una baliza de llegada.

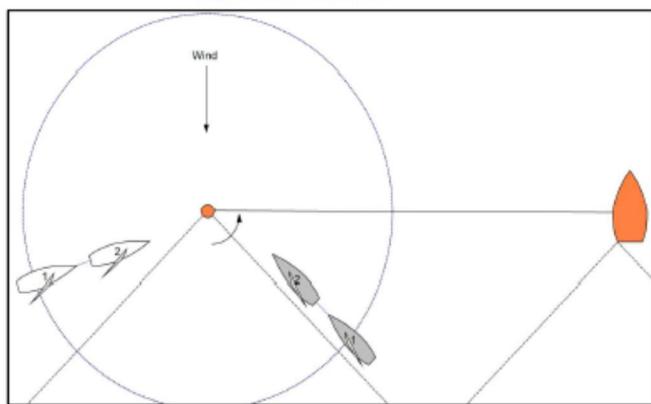


Las situaciones 5 y 6 ilustran dos barcos en una ceñida a barlovento en la zona de una baliza que se deja a babor. En la situación 5 nos hallamos en el caso de la condición (1) y en la situación 6 nos hallamos en el caso de la condición (2).

SITUATION 5

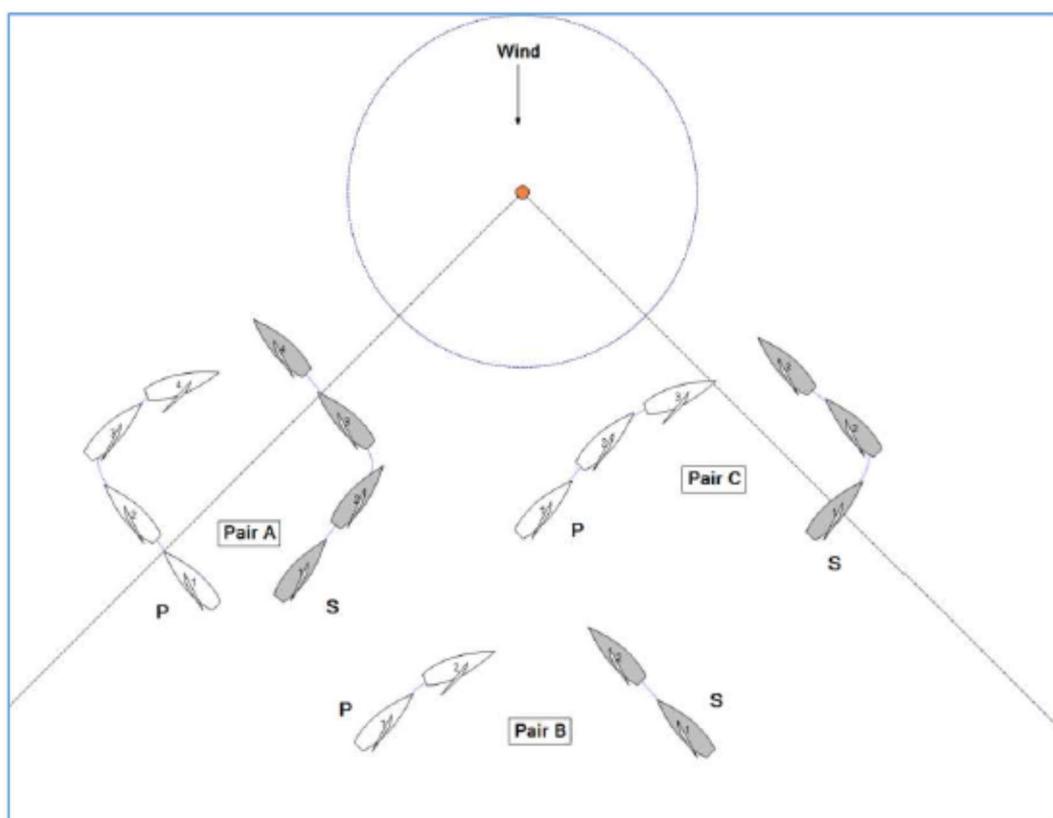


SITUATION 6



En la situación 7, cada par de barcos que se muestra a continuación está en una ceñida a barlovento y los barcos amurados a estribor están sujetos a la regla 16.2.

SITUATION 7



CASO 133

Retirado para su revisión

CASO 134

Definiciones, rumbo debido

Regla 17, en la misma bordada; rumbo debido

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

Hechos

Dos barcos, W y L, navegan de empopada en la misma bordada en condiciones en las que normalmente usarían spinnakers en lugar de velas de proa para terminar lo antes posible. La siguiente baliza está directamente a sotavento desde sus posiciones actuales.

W tiene un problema para izar su spinnaker y L, que está navegando más deprisa, establece un compromiso por 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 vela de proa y retrasar el izado de su spinnaker.

En ese momento, L se pone a navegar al rumbo que le ofrece la mejor VMG ('velocity made good', velocidad hacia la siguiente baliza) para un barco que navega de empopada con vela de proa. Ese rumbo está por encima del rumbo que daría

como resultado su mejor VMG si estuviera usando su spinnaker.

W protesta contra L alegando que, al no haber izado su spinnaker y haber navegado a un rumbo más bajo y más rápido para terminar lo antes posible, L había infringido la regla 17. En la audiencia, el representante de L declaró que, para terminar lo antes posible en ausencia de W, L habría izado su spinnaker y navegado a un rumbo más rápido y más bajo.

Pregunta

Cuando L retrasó el izado de su spinnaker y, en vez de izarlo, navegó al rumbo que le daba la mejor VMG ya que era un barco que navegaba de empopada con vela de proa, ¿infringió la regla 17 al haber navegado por encima (es decir, más al viento) de su rumbo debido?

Respuesta

No. El rumbo debido de un barco en cualquier momento dado depende de las condiciones existentes. Algunas de esas condiciones son la intensidad y dirección del viento, el patrón de rachas y pausas del viento, las olas, la corriente y las características físicas de su casco y equipo. Las velas que lleva izadas forman parte de su equipo y son, por tanto, una de las condiciones de las que depende su rumbo debido. Mientras L estaba navegando con su vela de proa, su rumbo debido era el rumbo que le daba la mejor VMG con su vela de proa, y no con su spinnaker izado. L no navegó por encima (más al viento) de ese rumbo, por lo que no infringió la regla 17.

No hay ningún requisito en el reglamento de regatas que obligue a un barco a que tenga que izar su spinnaker en un momento en concreto ni a que tenga que terminar lo antes posible. Puede haber muy diversas razones, incluidas las consideraciones tácticas, por las que un barco prefiera no usar un spinnaker. Por lo tanto, aunque L declaró que en ausencia de W habría izado su spinnaker y navegado un rumbo más bajo, L no infringió ninguna regla al continuar

navegando con su vela de proa en lugar de con su spinnaker. (Ver en el Caso 78 un análisis de las tácticas que interfieren o que mediante un marcaje dificultan el progreso de otro barco).

World Sailing 2014

CASO 135

Definiciones, mantenerse separado

Regla 44.1(b), penalizaciones en el momento del incidente: penalizarse

Regla 62.1(b), reparación

Análisis sobre 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 62.1 (b).

Hechos para la pregunta 1

Dos barcos, P a babor y S a estribor, están en rumbo de colisión en una ceñida a barlovento con viento fuerte (de más de 20 nudos). P mantiene su rumbo y, cuando le queda claro a S que P no se mantiene separado, S inmediata y rápidamente vira a babor para evitar a P. A pesar del intento de S de evitar a P, hay contacto entre los barcos, pero no causa daño. Sin embargo, al virar para evitar a P, S vuelca y, al volcar, el timonel se cae y daña la caña del timón. Después de adrizar el barco, el timón no se puede reparar y S se retira de la prueba. S solicita reparación de acuerdo con la regla 62.1(b).

Pregunta 1

¿Tiene S derecho a una reparación si su solicitud es válida?

Respuesta 1

La regla 62.1(b) no requiere que el daño físico (o lesión) haya sido causado directamente por el barco que estaba infringiendo una regla de la parte 2. Es suficiente con que cualquier daño físico (o lesión) sea la consecuencia probable de la acción del barco que estaba infringiendo una regla.

En este incidente, el daño físico causado a S fue de consideración porque no se pudo reparar en el agua y, como resultado, S se tuvo que retirar de la prueba. Por lo tanto, la penalización apropiada para P era retirarse (ver la regla 44.1(b)). S puede tener derecho a reparación, pero sólo si el comité de protestas sigue este procedimiento de dos pasos.

Primero, el comité debe determinar o bien que P se retiró de la prueba después del incidente, o bien que P fue protestado y penalizado por haber infringido 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 llegue a la conclusión de que ocurrió todo lo siguiente:

- que era probable una colisión y que S tomó medidas para evitarla tan pronto como quedó claro que P no se mantenía separado.
- que el vuelco y la caída del timonel fueron el resultado de que P no se estaba manteniendo separado y no el resultado de una acción poco marinera por parte de S, y
- que el daño no se debió a que la caña estuviera previamente en malas condiciones.

Hechos para la pregunta 2

Dos barcos, A y B, están en rumbo de colisión con vientos fuertes. A está obligado a mantenerse separado de B por una regla de la Parte 2. A mantiene su rumbo y, cuando le queda claro a B que A no se mantiene separado, B inmediata y rápidamente hace un gran cambio de rumbo para evitar a A. No hay contacto entre A y B.

Sin embargo, mientras maniobra para evitar un contacto potencialmente con daños con A, B choca con C, un tercer

barco cercano. C recibe daños y se retira de la prueba. C solicita reparación según la regla 62.1 (b).

Pregunta 2

¿Tiene C derecho a una reparación si su solicitud es válida?

Respuesta 2

C puede tener derecho a reparación, pero sólo si el comité de protestas sigue este procedimiento de dos pasos.

Primero, el comité debe determinar o bien que A se retiró de la prueba 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, S tiene derecho a reparación siempre que el comité de protestas llegue a la conclusión de que ocurrió todo lo siguiente:

- que era probable una colisión, y que B tomó medidas para evitarla tan pronto como quedó claro que A no se mantenía separado,
- que el daño a C fue el resultado de que A no se mantuviera separado y no el resultado de una acción poco marinera por parte de B, y
- que después de que B comenzara a alterar el rumbo, ya no era razonablemente posible que C hubiera evitado la colisión y los daños resultantes.

Véase también el Caso 110.

CASO 136

Regla 29.1, Llamadas: Llamada individual

Regla 63.6, audiencias: practicar la prueba (el RRV dice obtención de pruebas) **y determinación de los hechos probados**

Al averiguar los hechos, un comité de protestas se regirá por el peso de las pruebas. En general, un miembro del comité de regatas que avista la línea de salida está mejor ubicado que cualquier barco de la competición para decidir si un barco estaba sobre la línea en la señal de salida y, de ser así, si regresó al lado de presalida y salió.

Hechos

En la señal de salida, el miembro del comité de regatas que miraba la línea entendió que tres barcos estaban sobre la línea. La bandera X se mostró inmediatamente con una señal de sonido, y la siguió mostrando durante el tiempo necesario (ver la 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 presalida de la línea y salido. A los tres barcos se les puntuó como OCS. Uno de estos tres barcos completó el recorrido y terminó primero. Al enterarse de que le habían puntuado OCS, solicitó una reparación, sosteniendo que había regresado al lado de presalida y había salido. Llamó como testigos a otros dos competidores que habían estado cerca y que creían que sí había regresado y salido.

Pregunta 1

¿Se puede revocar la decisión del comité de regatas de que un barco no ha salido sobre la base de otras pruebas? Si es así, ¿en qué circunstancias?

Respuesta 1

Sí, si el comité de protestas está convencido con el peso de la prueba de que los miembros del comité de regatas que observaban la línea y vieron a 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 estaban equivocados en cuanto a la identidad del barco.

Pregunta 2

Al valorar el peso de las pruebas en tal caso, ¿debería el comité de protestas otorgar más peso a la de los miembros del comité de regatas?

Respuesta 2

La prueba de los miembros del comité de regatas, que están en la mejor posición para juzgar, suele ser más confiable.

Pregunta 3

Si la cuestión es simplemente si un barco estaba sobre la línea de salida, o si había regresado por completo, ¿una persona que no estaba en condiciones de ver todo lo largo de la línea es un testigo apto?

Respuesta 3

Ver la respuesta 2. Un miembro del comité de regatas que esté observando directamente todo lo largo de la línea en todos los momentos relevantes está en la mejor posición para hacer tal juicio.

CASO 137

Regla 63.4(b), audiencias: conflicto de intereses

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

Hechos

Después de una declaración de conflicto de intereses por parte de un miembro del comité de protestas, una de las partes no da su consentimiento para que la persona permanezca como miembro del comité de protestas.

Pregunta

¿Cómo debe decidir el comité de protestas si el conflicto es significativo o no, tal y como lo exige la regla 63.4?

Respuesta

El miembro en cuestión no debe estar presente durante este proceso de decisión. La regla 63.4(c) requiere que los demás miembros del comité de protestas evalúen el grado de conflicto. Por ejemplo, es casi seguro que una relación padre / hijo creará un alto grado de conflicto, mientras que las relaciones más distantes generalmente crearán grados decrecientes de conflicto a medida que aumente la distancia. Del mismo modo, una relación empleador / empleado podría crear un alto grado de conflicto.

La regla 63.4 (c) también requiere que se tenga en cuenta el nivel del evento. En algunos momentos del desarrollo del evento, no es práctico encontrar miembros adecuados del comité de protestas que no tengan ningún conflicto de intereses, pero el evento sigue necesitando los servicios de un comité de protestas. Es posible que se pueda equilibrar el conflicto entre dos o más miembros del comité de protestas. El comité de protestas también debe evaluar si mejora la percepción de equidad el hecho de tener más miembros en el comité de protestas o el hecho de no incluir a una persona con un conflicto.

El comité de protestas también puede tener en cuenta la fuerza del sentimiento de las partes y si sus preocupaciones son compartidas o limitadas a una de las partes.

World Sailing 2016

CASO 138

Regla 2, navegación ileal

Regla 69, mal comportamiento

Por lo general, una acción de un competidor que afecte directamente a la equidad de la competición o bien en el caso de que no realice una penalización apropiada cuando el competidor sea consciente de que ha infringido una regla, debe estudiarse por si fuera una infracción de la regla 2. Cualquier acción, incluida una infracción grave de la regla 2 u otra infracción de cualquier otra regla que el comité entienda que puede ser un acto de mal comportamiento debe estudiarse por si fuera una infracción de la regla 69.

Pregunta 1

Cuando una persona ha cometido una acción que podría considerarse un caso de mala deportividad o de mal comportamiento, ¿qué acciones podrían constituir mal comportamiento?

Respuesta 1

La regla 69 abarca todos los actos de mal comportamiento, y puede variar desde una ligera incorrección o una ofensa menor (o incluso una falta penal) hasta un acto muy significativo de mala deportividad o que pueda desprestigar el deporte. A continuación se incluye una enumeración de acciones que deben considerarse como ejemplos de actos de mala conducta, pero no son ejemplos exclusivos ni excluyentes y no se trata de un listado exhaustivo:

1. Participar en cualquier actividad ilegal (por ejemplo, robo, asalto, daño con trascendencia penal)
2. Participar en cualquier actividad que pueda desprestigar el deporte.
3. Acoso, *bullying*, comportamiento discriminatorio e intimidación.
4. Uso de violencia física o la amenaza de usarla.

5. Actuar imprudentemente o de una manera que cause, o pueda causar, daños o lesiones.
6. Desobedecer las instrucciones razonables de los jueces del evento.
7. Infringir intencionadamente una regla o incitar a otros a infringir una regla.
8. Interferir con el equipamiento de otro competidor o manipularlo de algún modo.
9. Infracciones reiteradas de una regla.
10. No actuar para evitar que el propio barco o equipo infrinja una regla cuando tenga conocimiento de esa infracción.
11. No decir la verdad o toda la verdad en una audiencia.
12. Otras formas de hacer trampa como falsificar documentos personales, de clase o de medición, inscribir un barco que se sabe que no está en medidas, saltarse una baliza para ganar puestos, etc.
13. Lenguaje soez o abusivo que ofenda o pueda ofender a alguien.
14. Hacer comentarios abusivos o irrespetuosos sobre los jueces de la regata o sus decisiones (incluso a través de medios electrónicos como las redes sociales).

Pregunta 2

¿Cuándo debe actuar un comité de protestas por la regla 2 y cuándo debe proceder por la regla 69?

Respuesta 2

Se puede protestar a un barco por infringir la regla 2 y el comité de protestas está obligado a oír y resolver la protesta. Para estimar una protesta por una supuesta infracción de la regla 2, el comité de protestas debe haber establecido claramente que un barco no ha competido de acuerdo con los principios reconocidos de la deportividad y el juego limpio. De ello se deduce que la acción debe haberse podido relacionar directamente con la competición para que se pueda determinar que se ha cometido una infracción de la regla 2.

Un comité de protestas puede protestar contra un barco por una infracción de la regla 2, pero puede decidir que es más

apropiada la acción según la regla 69 o, en algunas circunstancias, la acción en virtud de ambas. Por lo general, una alegación de una acción que afecta directamente la competición debe estar sujeta a protesta según la regla 2.

Una acción que se considere un acto de mal comportamiento y que no afecte directamente a la competición debe estar sujeta a la actuación conforme a la regla 69.

Una protesta y la audiencia subsiguiente debida a cualquier regla, incluida la regla 2, pueden revelar una conducta que el comité de protestas considere que es un acto de mal comportamiento. En ese caso, puede ser apropiado que el comité de protestas actúe de forma separada de acuerdo con la regla 69.

Hechos para la Pregunta 3

Un barco navega de ceñida amurado a babor e intenta cruzar por delante de un barco amurado estribor. El barco amurado a babor valora equivocadamente 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 juicio como este es común durante una regata y no constituye un caso de navegación desleal ni un acto de mal comportamiento. Para que se pueda considerar como un caso de navegación desleal o como un acto de mal comportamiento, debe ser evidente que el barco sabía o debería haber sabido que no podría cruzar y trató de hacerlo de todos modos.

Sin embargo, cuando el barco amurado a babor se da cuenta de que no se ha mantenido separado, ha infringido una regla a sabiendas y se le debe aplicar la penalización correspondiente.

De lo contrario, habría infringido un principio reconocido de la deportividad (consúltese el primer principio básico, la deportividad y las reglas).

World Sailing 2016

CASO 139

Regla 69.2(j), mal comportamiento: acción por un comité de protestas

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

Hechos

El comité de protestas ha determinado que un competidor o una persona de apoyo ha cometido un acto de mal comportamiento y le ha impuesto una penalización de acuerdo con 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) requiere un informe a la autoridad nacional o a World Sailing cuando la penalización aplicada sea mayor que un DNE en una prueba, si la persona ha sido expulsada de la sede del evento o en otros casos cuando el comité de protestas lo considere apropiado. Sería apropiado informar en las siguientes circunstancias, que se citan como ejemplos: (1) Cuando en un evento de una sola prueba, el comité de protestas cree que la penalización por la infracción habría sido más de un DNE para una prueba si hubiera sido en un evento con varias pruebas. Esto puede deberse a la gravedad

de una sola infracción o de una serie de infracciones menores.

(2) Cuando se determina que una persona de apoyo ha infringido la regla 69 y habría sido expulsado de la sede, pero el evento está ahora en su último día y la exclusión del lugar no sería efectiva.

(3) Cuando el comité de protestas tiene buenas razones para creer que la persona que ha infringido la regla 69 ha sido penalizada previamente por infringir la regla 69.1(a) y especialmente cuando se trata de una infracción similar.

(4) Cuando la infracción tiene un impacto en eventos fuera de la jurisdicción del comité de protestas. Por ejemplo, la selección o clasificación para otro evento cuando se da el caso de que la infracción ha afectado negativamente la selección o clasificación de otro competidor.

Pregunta 2

¿El informe debería enviarse a la autoridad nacional o a World Sailing?

Respuesta 2

El informe se envía a World Sailing sólo cuando la infracción se produce en los eventos internacionales específicos que se enumeran en el Código Disciplinario de World Sailing. De lo contrario, el informe debe enviarse a la autoridad nacional de la persona o personas que hayan infringido la regla 69 (no necesariamente a la autoridad nacional del propietario del barco o del lugar de la sede del evento).

CASO 140

Definiciones, salida

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 62.1, reparación

Cómo se aplican las reglas cuando un barco se ve forzado a cruzar la línea de salida porque le ha obligado otro barco que infringe una regla de la parte 2.

Hechos para la pregunta 1

Se va a dar la salida a una prueba aplicándose la regla 30.3, regla de la bandera U, o la 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 presalida de la línea de salida, sino que continúa navegando el recorrido y termina. El comité de regatas le 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 haber infringido una regla, ha obligado a A a infringir la regla 30.3 o 30.4. También averigua que no hubo lesiones o daños físicos, y que B no infringió la regla 2, navegación leal.

Pregunta 1

¿Estaba A exonerado por la regla 43.1(a) de haber infringido la regla 30.3 o 30.4 y, de ser así, el comité de protestas puede clasificarle en su puesto de llegada, aunque A nunca salió de acuerdo con la definición de salir?

Respuesta 1

A ha infringido la regla 30.3 o 30.4, pero también ha infringido la regla 28.1 al no haber salido (ver la definición de salir). La infracción de B obligó a A a infringir la regla 30.3

o 30.4. Sin embargo, eso no le impidió a A que navegara de regreso al lado de presalida de la línea de salida y saliera de acuerdo con la definición de salir. A fue exonerado por la regla 43.1(a) de haber infringido la regla 30.3 o 30.4 y, por lo tanto, el comité de regatas estaba obligado a clasificarle como OCS de acuerdo con la regla A5.1. Si A hubiera regresado al lado de presalida de la línea de salida antes de la salida, y hubiera salido, y navegado el recorrido y terminado, A habría sido exonerado por la regla 43.1(a) de haber infringido la regla 30.3 o 30.4; y, si lo hubiera hecho, el comité de regatas habría tenido que puntuarle en su puesto de llegada y volver a puntuar la prueba en consecuencia. Cada uno de los barcos que hubieran terminado por detrás de A se desplazaría un puesto hacia abajo.

Hechos para la pregunta 2

Se va a dar la salida a una prueba aplicando la regla 30.4, regla de bandera negra. Los hechos son los mismos que para la pregunta 1, pero esta vez se señala una llamada general. El número de vela de A se muestra correctamente como lo exige la regla 30.4. Antes de la nueva salida, A informa al comité de regatas de que tiene la intención de protestar contra B por infringir una regla de la parte 2 en la salida de la llamada general. A sale, navega el recorrido y termina la prueba que se ha vuelto a navegar. El comité de regatas le puntuá como DNE. A presenta una protesta contra B por la infracción en la salida inicial y solicita una reparación, alegando que el comité de regatas actuó incorrectamente cuando le clasificó como DNE.

Pregunta 2

Si el comité de protestas decide que B ha infringido una regla de la Parte 2 y, cuando lo hizo, obligó a A a infringir la regla 30.4, ¿puede el comité dar reparación a A clasificándole en su puesto de llegada en la prueba que se vuelve a navegar?

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. Después, su número de vela se mostró correctamente de acuerdo con 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 prohibía a A navegar en la prueba reiniciada. Al haber salido en la prueba reiniciada, infringe la penúltima frase de la regla 30.4. El comité de regatas no se equivoca al puntuarle como DNE. A no tiene derecho a reparación porque el comité de regatas no ha actuado incorrectamente.

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 contra B por el incidente en la salida inicial. El comité de protestas decide que B infringió una regla de la arte 2 por la que no se le puede sancionar (ver regla 36).

Pregunta 3

Si el comité de protestas decide que B infringió una regla de la Parte 2 y, cuando lo hizo, obligó a A a infringir la regla 30.4, ¿puede el comité de protestas cambiar la puntuación BFD de A?

Respuesta 3

Sí. A fue exonerado por la regla 43.1(a) de haber infringido la regla 30.4 y, por lo tanto, el comité de regatas debe cambiar su puntuación de BFD a DNS en la prueba reiniciada. Sin embargo, A no tiene derecho a reparación porque el comité de regatas no actuó de manera inadecuada.

CASO 141

Parte 2, preámbulo

Regla 36, pruebas que se vuelven a empezar o que se repiten

Regla 44.1(b), penalizaciones en el momento del incidente: penalizarse

Regla 60.3(a)(1), derecho a protestar; derecho a solicitar reparación o acción por la regla 69

Regla 61.1(a)(4), requisitos para una protesta: informar al protestado

Regla 63.5, audiencias: validez de la protesta o de la solicitud de reparación

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

Pregunta

¿Existe un significado especial en el reglamento de regatas del término "de consideración" cuando se utiliza en la expresión "daños de consideración"?

Respuesta

No. El término "de consideración" no está definido en el Reglamento de Regatas a Vela. La sección de Terminología de la Introducción establece que "otras palabras y términos se usan en el sentido comúnmente aceptado en un uso náutico o general". Como se entiende en el uso general, cuando se utiliza el término "de consideración" en la expresión "daños de consideración", el término significa lo siguiente: o bien que es importante debido a un posible peligro o riesgo, o bien que puede tener consecuencias potencialmente no deseadas, o bien que puede dar motivo de preocupación, o bien que se da en grado o cantidad significativa.

Esto sugiere que cuando, a partir de los hechos, un comité de protestas ha llegado a la conclusión de que el daño ocurrió en un incidente, debe considerar si se aplica alguno de los cuatro criterios implícitos en la definición anterior y, de ser así, debe concluir que el daño es "de consideración".

Estas son algunas de las cuestiones que se pueden tener en cuenta:

- (1) ¿El daño redujo la seguridad de la tripulación?
- (2) ¿El daño afectó negativamente el rendimiento en navegación del barco de una manera significativa?
- (3) ¿El costo de reparar el daño será una cantidad significativa en relación con el valor de mercado del barco?
- (4) ¿Se reducirá significativamente el valor del barco después de que se repare el daño?

USA 2018/115

CASO 142

Suprimido

Razones para eliminar el Caso 142: Este caso ya no es correcto y tampoco es necesario debido a la nueva redacción de la regla 62.1(b) en el RRV de 2021.

CASO 143

Regla 6.1, reglamentaciones 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: autoridad organizadora

Cuando la autoridad organizadora de un evento no es una de las mencionadas en la regla 89.1, una parte de una audiencia no tiene derecho a acceder al procedimiento de apelación.

Hechos

La autoridad organizadora de un evento era un club que no era miembro y no tenía conexión o asociación con la autoridad nacional del lugar. El evento tuvo lugar en aguas dentro de la jurisdicción de la autoridad nacional. El anuncio de regata indicaba que la regata se regiría por las reglas

definidas en el Reglamento de Regatas a Vela. El barco A protestó al barco B por una regla de la Parte 2. Posteriormente, amparándose en la regla 70.1(a), A envió una apelación de la decisión del comité de protestas a la autoridad nacional.

Decisión

La Regla 89.1 especifica los tipos de organizaciones que están autorizadas para ser la autoridad organizadora de un evento regido por el Reglamento de Regatas a Vela. La autoridad organizadora del evento 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 tampoco era una autoridad organizadora válida según ninguna otra parte de la regla 89.

La regla 70.3 requería que la apelación de A fuera enviada a 'la autoridad nacional con la que la autoridad organizadora estaba asociada de acuerdo con la regla 89.1.' No existía una autoridad nacional que cumpliera con este requisito de la regla 70.3, y por lo tanto las decisiones tomadas por el comité de protestas para el evento no eran, conforme a la regla 70, susceptibles de ser apeladas ante la autoridad nacional del lugar, ni, de hecho, ante ninguna autoridad nacional.

Por tales motivos, no se considera que tenga la consideración de apelación.

Comentarios adicionales

Los siguientes comentarios tratan de aspectos que, si bien no están directamente relacionados con la decisión de este caso, sí que están relacionados con las cuestiones que sí se plantean en el caso que nos ocupa.

La Regla 75 requiere que una persona que inscribe un barco en una regata ésta tenga que reunir los requisitos para consistir en un evento organizado por una entidad que o bien sea miembro de una autoridad nacional miembro de World Sailing o bien se trate de un club u otra organización afiliada

a dicha autoridad nacional. Además, si un club u organización inscribe a un barco, ese club u organización debe estar afiliado a dicha autoridad nacional.

La regla 6.1 exige que los competidores cumplan con el Código de Elegibilidad de World Sailing. Cuando los competidores compiten en un evento organizado por un club no afiliado, ellos, quizás sin saberlo, pueden estar compitiendo en un evento designado por World Sailing como un "Evento Prohibido". Competir en un evento de este tipo podría tener graves consecuencias sobre la elegibilidad de un competidor para competir en otros eventos (ver las reglamentaciones de World Sailing 19.19(a)(ii), 19.20(d) y 19.20(f)).

Si los regatistas que planean competir en un evento organizado 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 de alguna otra manera a la autoridad nacional antes del evento, o al menos buscar una organización afiliada que sirva como autoridad organizadora del evento.

CAN 2018

CASO 144

Retirado para su revisión

Razones para retirar el Caso 144: Al Grupo de Trabajo del Libro de Casos le resultó difícil interpretar cómo se aplicaba la nueva última frase de la regla 18.1 en el incidente descrito en este caso. Cualquier interpretación que el grupo de trabajo haga de esta nueva frase debe ser discutida y aprobada por el Racing Rules Committee de World Sailing.

CASO 145

Definiciones, terminar

Definiciones, navegar el recorrido

Regla 28.1, navegar la prueba

El hilo de un barco, tal como se describe en la definición de navegar el recorrido, cuando se tensa, debe quedar únicamente sobre agua navegable.

Pregunta 1

¿Cuando se tense el hilo descrito en la definición de navegar el recorrido debe estar solamente en agua navegable?

Respuesta 1

Sí, la definición navegar el recorrido se refiere a un hilo que represente la trayectoria de un barco. La derrota de un barco no puede pasar sobre tierra firme, ni puede atravesar aguas no navegables o áreas prohibidas. De ello se deduce que, cuando se tense, el hilo debe estar enteramente en aguas navegables; pasar por el lado de bajíos no navegables, áreas prohibidas u otros obstáculos, y seguir el curso de un río.

Las mismas consideraciones se aplican tanto a los requisitos de la definición de llegar para cruzar la línea de llegada desde el lado del recorrido como a los de pasar por una puerta desde la dirección de la baliza anterior. La regla 28.1 exige que un barco "navegue el recorrido y termine". Para hacerlo, su derrota debe cumplir los tres requisitos (a), (b) y (c) de la definición de navegar el recorrido. Por lo tanto, el hilo tensado descrito en la definición necesariamente debe permanecer en agua navegable como se ha expresado antes.



El diagrama ilustra el hilo tensado del barco A cuando un promontorio obstruye a los barcos en un tramo del recorrido. El recorrido descrito en las instrucciones de navegación era: "Después de salir, se rodea la baliza 1 por babor y luego se termina". Después de rodear la baliza 1 por babor, A navegó lo más cerca del promontorio que le permitían su calado y la profundidad del agua en el momento en que lo pasaba. El hilo de A se muestra tocando la baliza 1 y siguiendo la derrota de A alrededor del agua poco profunda en el extremo norte del promontorio. Debido al promontorio, el lado del recorrido de la línea de llegada estaba al norte de la línea. Por lo tanto, para ser registrado como terminado, se requería que A cruzara la línea de norte a sur (ver la definición de terminar). Si el hilo tensado de A no tuviera necesariamente que permanecer en agua navegable, seguiría la línea recta a través del promontorio desde la baliza 1 hasta la línea de llegada. Entonces, el lado del recorrido de la línea estaría al sur de la línea, y A tendría que cruzar la línea de sur a norte.

Pregunta 2

En aguas con mareas, ¿deben considerarse las aguas navegables durante la marea alta o durante la marea baja?

Respuesta 2

En ninguna de las dos. Que el agua en un lugar en particular sea navegable o no, depende del calado del barco y de la profundidad del agua en el momento en que el barco pasa por ese lugar.

GBR 2000/5

CASO 146

Definiciones, espacio

Regla 11, en la misma bordada, comprometidos

Regla 16.1, alterar el rumbo

Pate 2, sección C, preámbulo

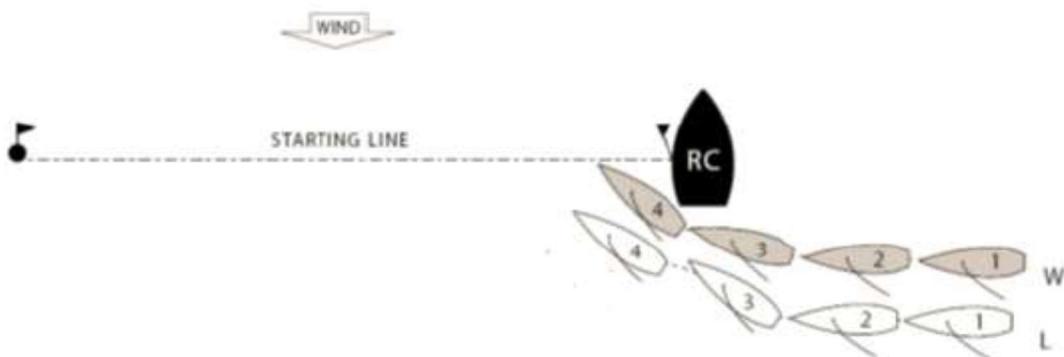
Regla 43.1(a), exoneración

Regla 43.1(b), exoneración

Cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir y un barco de sotavento orza, el barco de barlovento está 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 al barco de señales del comité de regatas, comprometidos y amurados a estribor, diez segundos antes de la señal de salida. Cuando W estaba pasando por la popa del barco del comité, L orzó. W orzó levemente, pero no pudo responder más a la orzada de L sin golpear el barco del comité. L arribó para evitar el contacto. L protestó.



El comité de protestas descalificó a W según la regla 11, alegando que él no debería haber navegado entre L y el barco del comité y que estaba metiéndose en cuña. W apeló.

Decisión

La embarcación del comité de regatas era tanto una baliza como un obstáculo para L y W (ver las definiciones de baliza y de obstáculo). Sin embargo, debido a que la embarcación del comité estaba rodeada por agua navegable y L y W se estaban acercando a ella para salir, no se les aplicaban las reglas de la Sección C de la Parte 2 (en concreto las reglas 18 y 19). En consecuencia, L no tenía la obligación de dar a W espacio para que pudiera pasar a sotavento del barco del comité.

En las posiciones 1 y 2, L podía navegar a su rumbo sin necesidad de realizar ninguna acción para evitarlo y podía alterar el rumbo en ambas direcciones sin contacto inmediato. Por lo tanto, W se mantuvo separado tal y como lo exige la regla 11 (ver la definición de mantenerse separado).

Cuando L orzó en la posición 3, la regla 16.1 le exigía que le diera espacio a W para que pudiera mantenerse separado. Esta obligación se aplicaba incluso cuando los barcos estaban pasando el barco del comité y estaban a punto de salir. "Espacio" es el espacio que W necesitaba para mantenerse separado de L y al mismo tiempo cumplir con sus obligaciones de acuerdo con las reglas de la Parte 2, así como también la regla 14 y la regla 31. Ver el Caso 114.

Cuando L orzó, W orzó todo lo que pudo sin riesgo de tocar el barco del comité, lo que habría infringido la regla 31. Al arribar, L le dio a W espacio para mantenerse separado como lo requiere la regla 16.1.

En la posición 3, L no podía '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 diagrama) con L,

que estaba obligado a darle espacio a [W], 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 protestas y se repone a W en su puesto de llegada.

Nota: El término "en cuña" 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 de sotavento mantiene su rumbo y un barco de barlovento elige navegar entre el barco del comité y el barco de sotavento y choca con el barco de sotavento o le obliga a arribar para evitar el contacto. En tal caso, el barco de barlovento infringe la regla 11 y no está exonerado porque no estaba obligado a navegar entre el barco del comité y el barco de sotavento y no navegaba dentro del espacio al que tenía derecho (ver las reglas 43.1(a) y 43.1(b)).