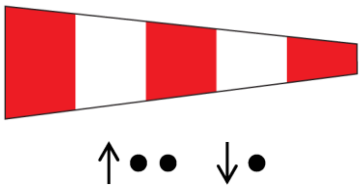
Reglamento de Regatas a Vela

2025 – 2028

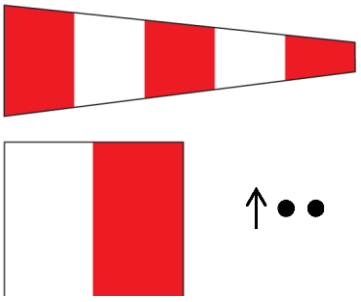
SEÑALES DE REGATA

Los significados de las señales visuales y acústicas se describen a continuación. Una flecha hacia arriba o hacia abajo (↑↓) significa que hay que mostrar o arriar una señal. Un punto (•) significa un sonido; cinco rayas cortas (– – – – –) significan sonidos repetidos; una raya larga (—) significa un sonido largo. Cuando se muestra una señal visual sobre una bandera de clase, de flota, de zona de regatas o que identifique la regata, la señal se aplica sólo a esa clase, flota, zona de regatas o a la regata.

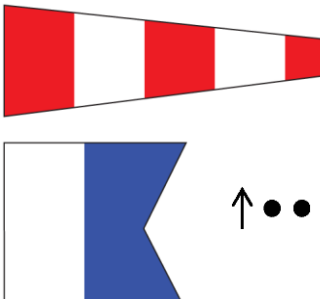
Señales de Aplazamiento



GI Se *aplazan* las pruebas no comenzadas. La señal de atención se dará 1 minuto después de arriar esta señal, a menos que en ese momento la prueba se *aplace* nuevamente o se *anule*.



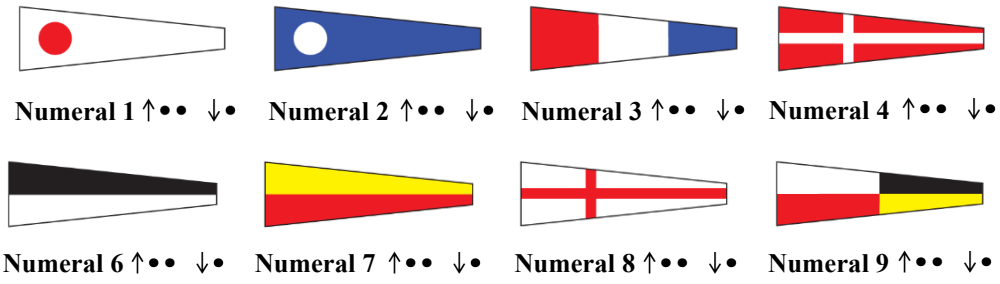
GI sobre H Se *aplazan* las pruebas no comenzadas. Más señales en tierra.



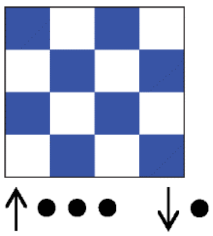
GI sobre A Se *aplazan* las pruebas no comenzadas. No hay más pruebas hoy.

GI sobre G. Numerales 1–9

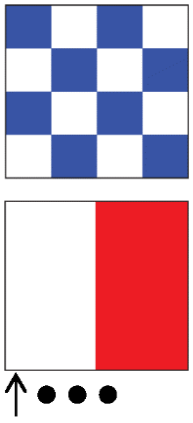
Aplazamiento de 1-9 horas desde la hora de salida programada.



Señales de Anulación



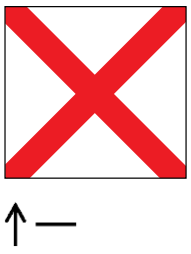
N Todas las pruebas en curso quedan *anuladas*. Regresar a la zona de salida. La señal de atención se dará 1 minuto después de arriar esta señal, a menos que en ese momento la prueba se *anule* de nuevo o se *aplace*.



N sobre H
Todas las pruebas en curso quedan *anuladas*. Más señales en tierra.

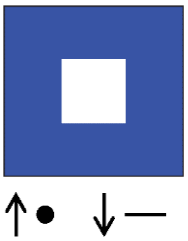
N sobre A Todas las pruebas en curso quedan *anuladas*. No hay más pruebas hoy.

Seguridad

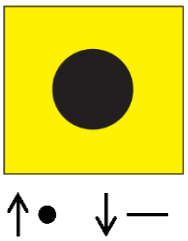


V A la escucha en canal del comité de regatas a la espera de instrucciones de seguridad (regla 37).

Señales de preparación

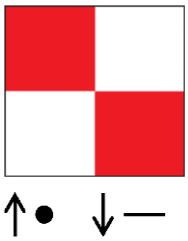


P Señal de Preparación.



I La regla 30.1 es de aplicación.

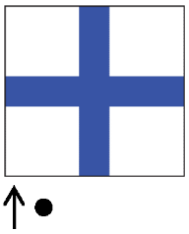
Z La regla 30.2 es de aplicación.



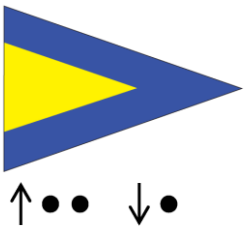
U La regla 30.3 es de aplicación.

Bandera Negra. La regla 30.4 es de aplicación.

Señales de Llamada

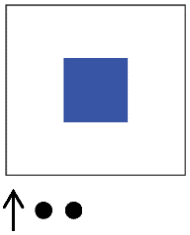


X Llamada Individual.



Primer Repetidor Llamada General. La señal de atención se dará 1 minuto después de arriarse.

Recorrido Acortado



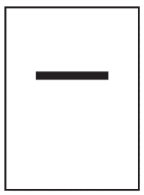
S Se ha acortado el recorrido. Se aplica la regla 32.2.

Cambio del Siguiente Tramo

C Se ha cambiado la posición de la siguiente *baliza*:

hacia estribor;

hacia babor;



para reducir la distancia del tramo;

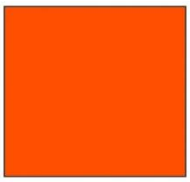
para aumentar la distancia del tramo.

Otras Señales

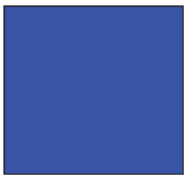
L En tierra: se ha publicado un aviso para los participantes.
En el agua: Acérquense al alcance de mi voz o sigan a esta embarcación.

M El objeto que muestra esta señal reemplaza a una *baliza* perdida.

Y Usen la flotación personal (ver regla 40).



(sin sonido) **Bandera Naranja**. La percha que arbola esta bandera es un extremo de la línea de salida.



(sin sonido) **Bandera Azul**. La percha que arbola esta bandera es un extremo de la línea de llegada.

Incluye las modificaciones y correcciones aprobadas por World Sailing con efectos 1 de Enero de 2025

INDICE

Señales de Regata		2 – 3
Documentos En Línea Relacionados con el Reglamento		5
Introducción		6
Definiciones		8
Principios Básicos		11
Parte 1	Reglas Fundamentales	11
Parte 2	Cuando los Barcos se Encuentran	13
Parte 3	Dirección de una Regata	18
Parte 4	Otros Requisitos mientras se está en Regata	22
Parte 5	Protestas, Reparaciones, Audiencias, Mal Comportamiento y Apelaciones	28
Parte 6	Inscripción y Requisitos	39
Parte 7	Organización de Regatas	41
Apéndice A	Puntuación	45
Apéndice B	Reglas de Regata de Windsurf en Flota	48
Apéndice C	Reglas para Regtas de Match Race	55
Apéndice D	Reglas para Regatas por Equipos	65
Apéndice E	Reglas para Regatas de Radio Control	70
Apéndice F	Reglas para Regatas de Kiteboard	78
Apéndice G	Identificación en las Velas	87
Apéndice H	Pesaje de Vestimenta y Equipo	92
Apéndice J	Anuncio e Instrucciones de Regata	93
Apéndice M	Recomendaciones para Comités de Protestas	97
Apéndice N	Jurados Internacionales	102
Apéndice P	Procedimientos Especiales para la Regla 42	104
Apéndice R	Procedimientos para Apelaciones y Solicitudes	106
Apéndice S	Instrucciones de Regata Estándar	108
Appendix T	Mediación	114

DOCUMENTOS EN LÍNEA RELACIONADOS CON EL REGLAMENTO

World Sailing ha establecido una única dirección internet donde se pueden encontrar los enlaces a todos los documentos disponibles en la página web de World Sailing mencionados en este libro. Dichos documentos se detallan a continuación. En esa dirección se pueden encontrar también enlaces a otros documentos relacionados.

La dirección es: ***sailing.org/racingrules.***

Documento	*Citado en*
Guía para penalizaciones discrecionales	Introducción
Cambios realizados a estas reglas con posterioridad al 1/01/2025	Introducción
Guía sobre Anuncios e Instrucciones de Regata	Introducción
Regulaciones de World Sailing	Introducción
Libro de Casos	Introducción
Libros de Casos para diversas disciplinas	Introducción
Regulaciones de World Sailing con la categoría de *regla*	Definición *Regla* (b)
Interpretaciones de la Regla 42, Propulsión	Regla 42
Reglamentaciones Especiales World Sailing para regatas Offshore	Regla 49.2
Reglamento de Equipamiento a Vela	Varias reglas
Apéndice TS, Esquemas de Separación de Tráfico	Regla 56.2
Formularios de Solicitud de Audiencia y de Decisión de Audiencias	Parte 5, Preámbulo
Reglas para otros formatos de competición en windsurf	Apéndice B, Preámbulo
Anuncio de Regatas estándar para Match Racing	Apéndice C, Preámbulo
Instrucciones de Regata estándar para Match Racing	Apéndice C, Preámbulo
Reglas de Match Racing para participantes con discapacidad visual	Apéndice C, Preámbulo
Reglamento de Desarrollo para Regatas Abitradas de Radio Control	Apéndice P, Preámbulo
Reglas para otros formatos de competición en kiteboard	Apéndice F, Preámbulo
Versión actualizada del cuadro de letras de nacionalidad	Apéndice G
Guía acerca de los conflictos de intereses	Apéndice M2.3
Guía acerca del Mal Comportamiento	Apéndice M6.8
Manual de Jueces de World Sailing	Apéndice T, Preámbulo

INTRODUCCIÓN

El Reglamento de Regatas a Vela está dividido en dos secciones principales. La primera, Partes 1-7, contiene reglas que afectan a todos los participantes. La segunda, los apéndices, proporciona detalles acerca de las reglas, reglas que se aplican a tipos particulares de regatas y reglas que afectan sólo a un número reducido de participantes u oficiales.

Terminología Cuando se usa un término en el sentido establecido en las Definiciones, se imprime en cursiva, o, en los preámbulos, en cursiva negrita (por ejemplo, *en regata* y ***en regata***).

Los términos del siguiente cuadro, tienen, en el Reglamento de Regatas a Vela, el significado que se indica:

Término	*Significado*
Barco	Una embarcación a vela y su tripulación a bordo, siempre que estén sujetos a las *reglas*.
Participante	Una persona que participa o tiene la intención de participar en el evento.
Autoridad nacional	Una autoridad nacional miembro de World Sailing.
Comité de Regatas	El comité de regatas nombrado conforme a la regla 89.2(c) y cualquier otra persona o comité que realiza alguna de las funciones del comité de regatas.
Regla de regata	Una regla del *Reglamento de Regatas a Vela.*
Comité técnico	El comité técnico nombrado conforme a la regla 89.2(c) y cualquier otra persona o comité que realiza alguna de las funciones del comité técnico.
Embarcación	Una embarcación de cualquier tipo.

Otras palabras y términos se usan en el sentido comúnmente aceptado en un uso náutico o general. Para obtener una fuente del sentido náutico de una palabra, el lector puede consultar el *Reglamento de Equipamiento de Vela*.

Voces Al dar las voces exigidas por las *reglas* puede usarse un idioma distinto del inglés siempre que aquellas puedan ser razonablemente entendidas por todos los barcos involucrados. No obstante, una voz dada en inglés siempre se considerará aceptable.

Notación La notación '[DP]' en una *regla* significa que la penalización por una infracción de tal regla puede ser, a discreción del comité de protestas, menor que la descalificación. En la página web de World Sailing pueden encontrarse directrices para la aplicación de penalizaciones discrecionales.

Revisión World Sailing, autoridad internacional para este deporte, revisa y publica el reglamento de regatas a vela cada cuatro años. Esta edición entra en vigor el 1 de Enero de 2025, excepto que para aquellos eventos que comiencen en 2024 el anuncio o las instrucciones de regata pueden posponer esta fecha. Las líneas laterales indican los cambios importantes realizados a la edición 2021-2024 en las Partes 1-7 y las Definiciones. No se contemplan cambios antes del año 2029 pero los cambios que se determine sean urgentes antes de ese año serán anunciados a través de las autoridades nacionales y publicados en la página web de Word Sailing.

Apéndices Cuando se aplican las reglas de un apéndice, éstas prevalecen sobre cualquier regla de las Partes 1-7 y las Definiciones. En este libro, cada apéndice se identifica por una letra. Otros apéndices están disponibles en la página web de World Sailing y se identifican mediante dos o tres letras. La referencia a una regla de un apéndice contendrá la letra o letras del apéndice y el número de la regla; (por ejemplo, “regla A1” o “regla MR1”). Las letras I, K, L, O y Q no se utilizan para designar apéndices incluidos en este libro.

Reglas de Desarrollo World Sailing puede aprobar Reglas de Desarrollo para eventos o categorías de eventos específicos. Están disponibles en la página web de World Sailing y se identifican mediante las letras DR.

Anuncio e Instrucciones de Regata En la página web de World Sailing en **www.sailing.org/racingrules** hay guías y plantillas, en distintos tipos de archivo y formato, para redactar el Anuncio y las Instrucciones de Regata disponibles. Se alienta a las autoridades nacionales a traducir tales guías y plantillas.

Regulaciones de World Sailing La definición *Regla* y la regla 6 se refieren a las Regulaciones, aunque no han sido incluidas en el presente libro ya que pueden resultar modificadas en cualquier momento. Sus versiones actualizadas se publican en la página web de World Sailing; se advertirá de las nuevas versiones a través de las federaciones nacionales.

Interpretaciones World Sailing publica las siguientes interpretaciones autorizadas del reglamento de regatas.

- *Libro de Casos – Interpretaciones del Reglamento de Regatas*
- *Libros de Casos*, para varias disciplinas
- Interpretaciones de la Regla 42, Propulsión, e
- Interpretaciones de las Regulaciones, para aquellas que tienen la categoría de *regla.*

Estas publicaciones se hallan disponibles en la página web de World Sailing. Otras interpretaciones del reglamento de regatas únicamente pueden considerarse autorizadas si World Sailing las aprueba.

DEFINICIONES

Un término usado como se expresa más adelante es mostrado en cursiva o, en los preámbulos, en cursivas destacadas en negrita. El significado de otros términos se encuentra en el capítulo 'Introducción', sección 'Terminología'.

Amura (Bordada)*, de *Estribor* o de *Babor Un barco está en la *amura (bordada)* de *estribor* o de *babor (amurado a babor o estribor)* correspondiente a su banda de *barlovento.*

Anular Una prueba que el comité de regatas o el comité de protestas *anula* no es válida pero se puede repetir.

Aplazar Una prueba *aplazada* es aquella que se retrasa antes de la hora programada de salida, pero que se puede empezar o *anular* más tarde.

Baliza Un objeto que las instrucciones de regata exigen que un barco deje por un lado prescrito, una embarcación del comité de regatas rodeada de agua navegable y desde la que se extiende la línea de salida o de llegada, y un objeto intencionadamente unido al objeto o embarcación. Sin embargo, un cabo de fondeo no forma parte de la *baliza*.

Barlovento Ver ***Sotavento* y *Barlovento***.

Comité El comité de protestas, el comité de regatas o el comité técnico.

Compromiso Ver ***Libre a Popa* y *Libre a Proa; Compromiso***.

Conflicto de Intereses Existe *conflicto de intereses* si una persona:

(a) puede resultar favorecida o perjudicada como consecuencia de una decisión a la cual contribuye,

(b) aparenta de forma razonable tener un interés personal o financiero que pudiera afectar su capacidad de ser imparcial, o

(c) tiene un especial interés personal en una decisión.

En Regata Un barco está *en regata (regateando)* desde su señal de preparación hasta que *termina* y deja libre la línea y las *balizas* de llegada o se retira, o hasta que el comité de regatas haya hecho una señal de llamada general, *aplazamiento* o *anulación*.

Espacio El que necesita un barco en las condiciones reinantes, incluyendo el espacio para cumplir con sus obligaciones según las reglas de la Parte 2 y la regla 31, mientras maniobra con prontitud de acuerdo con el buen hacer marinero.

Espacio en Baliza El *espacio* que necesita un barco

(a) para dirigirse a la *baliza* cuando su *rumbo debido* sea pasar cerca de ella,

(b) para rodear o pasar la *baliza* por su lado prescrito, y

(c) dejarla a popa.

Ir directo a baliza Un barco *va directo a baliza* cuando está en una posición desde la que puede pasar la *baliza* por barlovento y dejarla por el lado prescrito sin cambiar de *amura*.

Libre a Popa* y *Libre a Proa; Compromiso Un barco está *libre a popa* de otro cuando su casco y equipo en posición normal están detrás de una línea perpendicular a la línea de crujía del otro barco, trazada por la parte más a popa del casco y equipo de éste en posición normal. El otro barco está *libre a proa.* Los barcos están *comprometidos* cuando ninguno de ellos está *libre a popa.* Sin embargo, también están *comprometidos* cuando un barco entre ellos está *comprometido* con ambos. Estas expresiones se aplican siempre a barcos que están en la misma *bordada*. Se aplican

a barcos en *bordadas* opuestas solo cuando se aplique la regla 18 entre ellos o cuando ambos barcos naveguen a un rumbo de más de 90 grados con respecto al viento real.

Mantenerse Separado Un barco se *mantiene separado* de otro barco con derecho de paso:

(a) si el barco con derecho de paso puede navegar a su rumbo sin necesidad de realizar acciones para evitarlo y,

(b) cuando los barcos están *comprometidos*, si el barco con derecho de paso puede también alterar su rumbo en ambas direcciones sin que haya un contacto inmediato.

Navegar el Recorrido Un barco *navega el recorrido* cuando

(a) *sale*;

(b) un hilo que represente su trayectoria hasta que *termina*, al tensarse,

(1) pasa cada *baliza* del recorrido de la prueba por la banda prescrita y en el orden correcto (incluidas las *balizas* de salida),

(2) toca cada *baliza* que haya sido identificada en las instrucciones de regata como una *baliza* que haya que rodear, y

(3) pasa entre las *balizas* de una puerta desde la dirección del recorrido desde la *baliza* anterior, y a continuación

(c) *termina*.

Una *baliza* que no indica el comienzo, un límite o el final del tramo del recorrido en el que el barco navega no tiene banda prescrita.

Obstáculo Un *obstáculo* es:

(a) un objeto que un barco no podría pasar sin alterar sustancialmente su rumbo, si navegara directamente hacia él y a una distancia de una de sus esloras;

(b) un objeto que puede pasarse con seguridad por un solo lado; o

(c) un objeto, área o línea así designado en una *regla.*

Sin embargo, un barco *en regata* no es un *obstáculo* para otros barcos a no ser que estos tengan que *mantenerse separados* de aquel o, si se aplica la regla 22, evitarlo.

Obstáculo continuo Un *obstáculo* es un *obstáculo continuo* cuando el barco con el casco más corto aludido, al que se refiere la regla que usa el término, haya de pasar junto a él durante al menos tres esloras. Sin embargo, los siguientes no tienen la consideración de *obstáculo continuo*: una embarcación en movimiento, un barco *en regata*, o una embarcación del comité de regatas que tenga la consideración de *baliza*.

Parte Son *parte* en una audiencia:

(a) en la audiencia de una protesta: un protestante y un protestado;

(b) en la audiencia de una reparación: un barco que solicita o para el que se solicita reparación; un barco a quien se convoca a una audiencia para considerar una reparación bajo la regla 61.1; un *comité* que actúa bajo la regla 61.1;

(c) en la audiencia de una reparación bajo la regla 61.4(b)(1): la entidad a la que se le atribuye una omisión o acción inadecuadas;

(d) una persona a la que se atribuye una infracción de la regla 69.1(a); una persona que presente una alegación bajo la regla 69.2(e)(1);

e) una *persona de apoyo* sujeta a una audiencia bajo la regla 62 o la regla 69; un barco al que dicha persona presta apoyo; una persona designada para presentar una alegación bajo la regla 62.2.

Sin embargo, el comité de protestas nunca es una *parte.*

Persona de Apoyo Cualquier persona que:

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

(b) sea progenitor o tutor de un participante.

Protesta Una alegación hecha según la regla 60 por un barco o un *comité* argumentando que un barco ha infringido una *regla*.

Regla

(a) Las reglas de este reglamento, incluyendo las Definiciones, las Señales de Regata, la Introducción, los preámbulos y las reglas de un apéndice cuando son aplicables, pero no los Principios Básicos ni los títulos;

(b) Aquellas Regulaciones de World Sailing a las que World Sailing otorgue la categoría de *regla*, publicados en la página web de World Sailing;

(c) las prescripciones de la autoridad nacional, a menos que resulten modificadas por el anuncio de regatas o las instrucciones de regata, de acuerdo con las prescripciones de la autoridad nacional, si las hay, a la regla 88.2;

(d) las reglas de clase (para un barco que compite con un sistema de compensación o de rating, las reglas de este sistema serán “reglas de clase”);

(e) el anuncio de regatas;

(f) las instrucciones de regata; y

(g) cualesquiera otros documentos que rigen la regata.

Rumbo Debido Un rumbo que un barco escogería para *navegar el recorrido* tan rápido como fuera posible en ausencia de otros barcos aludidos en la regla en la cual se usa la expresión. Un barco no tiene *rumbo debido* antes de su señal de salida.

Salir Un barco *sale* cuando, habiendo estado su casco completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida en el momento de su señal de salida o después de ésta, y habiendo cumplido con la regla 30.1 cuando ésta sea aplicable, cualquier parte de su casco cruza la línea de salida desde el lado de pre-salida hacia el lado del recorrido.

Sotavento* y *Barlovento La banda de *sotavento* de un barco es el lado que está o, al estar proa al viento, que estaba más alejado del viento. Sin embargo, cuando navega en amura forzada o en popa cerrada, la banda de *sotavento* es el lado en que descansa su vela mayor. El otro lado es su banda de *barlovento*. Cuando dos barcos en la misma *bordada* están *comprometidos*, el que está en el lado de *sotavento* del otro es el barco *de sotavento*. El otro es el barco *de barlovento.*

Terminar Un barco *termina* cuando, después de su señal de salida, cualquier parte de su casco cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido. Sin embargo, un barco no ha *terminado* si después de cruzar la línea de llegada:

(a) efectúa una penalización conforme a la regla 44.2,

(b) corrige un error al *navegar el recorrido* que haya cometido en la línea de llegada, o

(c) continúa *navegando el recorrido*.

Después de *terminar*, un barco no necesita cruzar completamente la línea de llegada. Las instrucciones de regata pueden cambiar la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada para *terminar.*

Zona La zona alrededor de una *baliza* que está dentro de la distancia de tres esloras del barco más cercano a la *baliza*. Un barco está en la *zona* cuando cualquier parte de su casco está en la *zona*.

PRINCIPIOS BÁSICOS

Los Principios Básicos no pueden modificarse.

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. Es un principio fundamental de la deportividad que cuando un barco infrinja una *regla* y no esté exonerado, se penalice o realice una acción adecuada con prontitud, lo que puede ser retirarse.

RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL

Se anima a los participantes a que reduzcan al mínimo el impacto ambiental provocado por el deporte de la vela.

PARTE 1
REGLAS FUNDAMENTALES

1 SEGURIDAD

1.1 Ayudar a Quienes Estén en Peligro

Un barco, un participante o una *persona de apoyo* darán toda la ayuda posible a cualquier persona o embarcación en peligro.

1.2 Equipo Salvavidas y Dispositivos Personales de Flotación

A menos que sus reglas de clase establezcan otra cosa, un barco llevará equipo salvavidas adecuado para todas las personas que estén a bordo, incluyendo un dispositivo preparado para su uso inmediato. Cada participante es individualmente responsable de usar un dispositivo personal de flotación adecuado a las condiciones reinantes.

2 NAVEGACIÓN LEAL

Un barco y su propietario competirán de conformidad con los principios reconocidos de navegación leal y de deportividad. Un barco puede ser penalizado por esta regla sólo si se ha establecido claramente que tales principios han sido infringidos. La penalización consistirá en una descalificación que no podrá excluirse de la puntuación del barco en la serie.

3 DECISIÓN DE REGATEAR

Es de la exclusiva responsabilidad de un barco decidir si participa en una prueba o si continúa *en regata.*

4 ACEPTACIÓN DE LAS REGLAS

4.1 (a) 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*.

(b) Una *persona de apoyo*, al proporcionar apoyo, o un progenitor o tutor, al permitir al menor participar en una regata, se compromete a aceptar las *reglas*.

4.2 Cada participante y propietario de barco acepta, en nombre de sus *personas de apoyo*, que éstas se hallan sujetas a las *reglas*.

4.3 La aceptación de las *reglas* incluye el compromiso:

(a) a regirse por las *reglas*;

(b) a aceptar las penalizaciones impuestas y otras acciones emprendidas según las *reglas*, sujetas a los procedimientos de apelación y de revisión en ellas previstos, como resolución final de cualquier asunto que provenga de las *reglas*;

(c) con respecto a dicha resolución, a no recurrir a ningún juzgado o tribunal que no esté previsto específicamente en las *reglas*; y

(d) de cada participante y propietario de barco a garantizar que sus *personas de apoyo* conocen las *reglas*.

4.4 La persona responsable de cada barco garantizará que los tripulantes participantes y el propietario del barco son conscientes de sus responsabilidades al amparo de la presente regla.

4.5 Las prescripciones de la autoridad nacional de la sede del evento pueden modificar la presente regla.

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

En la dirección y enjuiciamiento de la regata, la autoridad organizadora, los *comités* y demás oficiales de la regata se regirán por las *reglas*.

6 REGULACIONES DE WORLD SAILING

6.1 Todo participante, propietario de un barco y *persona de apoyo* deberá cumplir con las Regulaciones de World Sailing a las que World Sailing otorgue la categoría de *regla*. Tales regulaciones son –a fecha 30 de Junio de 2024-:

- Código de Publicidad
- Código Antidopaje
- Código Ético
- Código de Elegibilidad
- Código de Categorización de Regatistas

6.2 Las reglas de la Parte 5 no se aplican a menos que se permitan *protestas* en la Regulación presuntamente infringida.

PARTE 2
CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN

Las reglas de la Parte 2 se aplican entre barcos que navegan en o cerca de la zona de regatas y que tienen la intención de ***regatear****, que están* ***en regata*** *o que han estado* ***en regata****. Sin embargo, un barco que no está* ***en regata*** *no será penalizado por infringir una de estas reglas, a excepción de la regla 14 si el incidente causó lesiones o daños de consideración, o de la regla 23.1.*

Cuando un barco que navega bajo estas reglas se encuentra con una embarcación que no lo hace, deberá cumplir con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA) *o las disposiciones administrativas de derecho de paso. Si el anuncio de regatas así lo establece, las reglas de la Parte 2 serán reemplazadas por las reglas de derecho de paso del* RIPA *o por las disposiciones administrativas de derecho de paso.*

SECCION A
DERECHO DE PASO

Un barco tiene derecho de paso sobre otro barco cuando este otro barco está obligado a ***mantenerse separado*** *de aquel. Sin embargo, algunas reglas de las Secciones B, C y D limitan las acciones de un barco con derecho de paso.*

10 EN BORDADAS OPUESTAS

Cuando los barcos están en *bordadas* opuestas, un barco *amurado a babor* se *mantendrá separado* de un barco *amurado a estribor.*

11 EN LA MISMA BORDADA, COMPROMETIDOS

Cuando los barcos están en la misma *bordada* y *comprometidos*, un barco de *barlovento* se *mantendrá separado* de un barco de *sotavento.*

12 EN LA MISMA BORDADA, NO COMPROMETIDOS

Cuando los barcos están en la misma *bordada* y no están *comprometidos*, un barco *libre a popa* se *mantendrá separado* de un barco *libre a proa.*

13 VIRANDO POR AVANTE

Después de que un barco pasa de proa al viento, deberá *mantenerse separado* de otros barcos hasta que esté en un rumbo de ceñida. Durante este tiempo las reglas 10, 11 y 12 no se aplican. Si dos barcos están sujetos al mismo tiempo a esta regla, el que está en el lado de babor o a popa del otro deberá *mantenerse separado.*

SECCION B
LIMITACIONES GENERALES

14 EVITAR CONTACTOS

Si ello es razonablemente posible, un barco deberá

(a) evitar un contacto con otro barco,

(b) no provocar un contacto entre barcos, y

(c) no provocar un contacto entre un barco y un objeto que deba evitarse.

Sin embargo, un barco con derecho de paso o un barco que navegue dentro del *espacio* o *espacio en baliza* al que tiene derecho, no necesita actuar para evitar un contacto hasta que sea evidente que el otro barco no se está *manteniendo separado* o no está dando *espacio* o *espacio en baliza*.

15 ADQUIRIR DERECHO DE PASO

Cuando un barco adquiere derecho de paso, dará inicialmente al otro barco *espacio* para *mantenerse separado*, a menos que adquiera el derecho de paso debido a las acciones del otro barco.

16 ALTERAR EL RUMBO

16.1 Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, dará al otro barco *espacio* para *mantenerse separado.*

16.2 Además, cuando, barloventeando, un barco *amurado a babor* se está *manteniendo separado* navegando para pasar por sotavento de un barco *amurado a estribor*, el barco *amurado a estribor* no arribará si como resultado el barco *amurado a babor* tiene que alterar inmediatamente su rumbo para continuar *manteniéndose separado*. [1]

17 EN LA MISMA BORDADA; RUMBO DEBIDO

Si un barco *libre a popa* queda *comprometido* dentro de dos de sus esloras por *sotavento* de un barco que está en su misma *bordada,* no navegará más al viento que su *rumbo debido* mientras sigan en la misma *bordada* y *comprometidos* dentro de esa distancia, a menos que al hacerlo navegue con prontitud por detrás del otro barco.

SECCION C
EN BALIZAS Y OBSTACULOS

*Las reglas de la Sección C no se aplican entre barcos cuando la **baliza** o el **obstáculo** al que se alude en la regla en la cual se usa la expresión es una **baliza** de salida rodeada de agua navegable o su cabo de fondeo, desde el momento en que los barcos se aproximan a ellos para **salir** hasta que los han dejado por popa.*

18 ESPACIO EN BALIZA

18.1 Cuándo se Aplica la Regla 18

(a) La regla 18 se aplica entre barcos que tienen que dejar una *baliza* por la misma banda y al menos uno de ellos está dentro de la *zona*. Sin embargo, no se aplica:

(1) entre barcos que están barloventeando en *bordadas* opuestas, [2]

(2) entre barcos que están en *bordadas* opuestas cuando el *rumbo debido* en la *baliza* para uno de ellos pero no para ambos sea virar por avante,

(3) entre un barco que se aproxima a una *baliza* y otro que la está dejando, o

(4) si la *baliza* es un *obstáculo continuo*, en cuyo caso se aplica la regla 19.

(b) La Regla 18 ya no se aplica entre barcos cuando se ha dado el *espacio en baliza*.

18.2 Dar Espacio en Baliza

(a) Cuando el primero de dos barcos alcanza la *zona*,

(1) si los barcos están *comprometidos* el barco que en ese momento es exterior dará *espacio en baliza* al barco interior;

(2) si los barcos no están *comprometidos*, el barco que en ese momento no ha alcanzado la *zona* dará al otro *espacio en baliza*.

Cuando esta regla exija a un barco dar *espacio en baliza*, continuará haciéndolo mientras esta regla siga siendo de aplicación, incluso si posteriormente el *compromiso* se rompe o se establece un nuevo *compromiso.*

[1] Nota de Traducción: Esta regla no se aplica antes de la señal de salida. Véase el Caso 132 de World Sailing.

[2] Nota de Traducción: Véase el Caso 132 de World Sailing.

(b) La regla 18.2(a) ya no se aplica si el barco con derecho a *espacio en baliza* pasa de proa al viento o sale de la *zona*.

(c) Cuando la regla 18.2(a) no sea de aplicación y los barcos estén *comprometidos*, el barco exterior dará *espacio en baliza* al barco interior.

(d) Cuando un barco quedó *comprometido* por el interior desde *libre a popa,* o por virar a *barlovento* del otro barco, y, desde el momento en que comenzó el *compromiso*, el barco exterior no ha podido dar *espacio en baliza,* no se aplican entre ellos las reglas 18.2(a) y 18.2(c).

(e) Si existe una duda razonable acerca de si un barco quedó *comprometido* o rompió un *compromiso* a tiempo, se supondrá que no lo hizo.

18.3 Virar dentro de la Zona

Cuando un barco pasa de proa al viento desde la *amura de babor* a la *amura de estribor* dentro en la *zona* de una *baliza* que debe dejarse por babor, la regla 18.2 no se aplica entre ese barco y otro barco *amurado a estribor* que esté *yendo directo a baliza.* Si el otro barco ha permanecido *amurado a estribor* desde que entró en la *zona,* el barco que pasó de proa al viento

(a) no hará que el otro barco navegue más al viento que un rumbo de ceñida para evitar un contacto, y

(b) deberá darle *espacio en baliza* si el otro barco quedó *comprometido* por su interior.

18.4 Trasluchar dentro de la Zona

Cuando un barco con derecho de paso con *compromiso* interior tenga que trasluchar en una *baliza* para navegar a su *rumbo debido*, hasta que trasluche no se alejará de la *baliza* más que lo necesario para navegar a ese rumbo. La regla 18.4 no se aplica en las *balizas* que conforman una puerta.

19 ESPACIO PARA PASAR UN OBSTÁCULO

19.1 Cuándo se Aplica la Regla 19

La regla 19 se aplica entre dos barcos en un *obstáculo* excepto cuando la regla 18 se aplique entre ellos y:

(a) el *obstáculo* es la *baliza*, o

(b) el *obstáculo* es otro barco *comprometido* con cada uno de ellos.

Sin embargo, en un *obstáculo continuo* se aplica siempre la regla 19 y no la regla 18.

19.2 Dar Espacio en un Obstáculo

(a) Un barco con derecho de paso puede elegir pasar un *obstáculo* dejándolo por su banda de babor o estribor. Si el barco con derecho de paso altera su rumbo al elegir el lado por el que pasar el *obstáculo*, dará al otro barco *espacio* para *mantenerse separado*.

(b) Cuando los barcos están *comprometidos*, el barco exterior dará al barco interior *espacio* para pasar entre él y el *obstáculo*, a menos que, desde el momento en que comenzó el *compromiso,* no haya podido hacerlo.

(c) Mientras los barcos están pasando un *obstáculo continuo*, si el barco que estaba *libre a popa* y obligado a *mantenerse separado* queda *comprometido* entre el otro barco y el *obstáculo,* pero en el momento en que comienza el *compromiso* no hay *espacio* para que pase entre ellos, entonces

(1) no tiene derecho a *espacio* bajo la regla 19.2(b), y

(2) mientras los barcos permanezcan *comprometidos* éste deberá *mantenerse separado* y las reglas 10 y 11 no se aplican.

20 ESPACIO PARA VIRAR POR AVANTE EN UN OBSTÁCULO

20.1 Voz

Un barco puede dar una voz pidiendo *espacio* para virar por avante y evitar a otro barco en la misma *bordada* dando la voz de "Espacio para virar". Sin embargo, no dará la voz a menos que:

(a) se esté aproximando a un *obstáculo* y necesite hacer enseguida una alteración sustancial del rumbo para evitarlo con seguridad, y

(b) esté navegando a un rumbo de ceñida o más aproado.

Además, no dará una voz si el *obstáculo* es una *baliza* y un barco que *va directo a ella* tuviera que alterar su rumbo a consecuencia de la voz.

20.2 Respuesta

(a) Después de dar la voz, el barco dará a un barco llamado tiempo para responder.

(b) Un barco llamado deberá responder, incluso si la voz infringe la regla 20.1.

(c) Un barco llamado deberá responder virando tan pronto como sea posible o contestando inmediatamente "Vira", dando al barco que dio la voz *espacio* para virar por avante y evitarlo.

(d) Una vez que un barco llamado responda, el barco que dio la voz virará tan pronto como sea posible.

(e) Desde el momento en que un barco da una voz de aviso para virar por avante hasta que ha virado y evitado a un barco llamado, la regla 18.2 no se aplica entre ellos.

20.3 Pasando la Voz a Otro Barco

Cuando a un barco le dan una voz pidiendo *espacio* para virar por avante y su intención es responder virando, éste puede a su vez dar una voz a otro barco en la misma *bordada* pidiendo *espacio* para virar por avante y evitarlo. Puede dar la voz, incluso si ésta no cumple los requisitos de la regla 20.1. La regla 20.2 se aplica entonces entre este barco y un barco al que ha llamado.

20.4 Requisitos Adicionales para las Voces

(a) Si las condiciones son tales que es posible que no se escuche una voz, el barco deberá además hacer una señal que indique claramente su necesidad de *espacio* para virar por avante o su respuesta.

(b) El anuncio de regatas puede especificar un método alternativo de comunicación para que un barco indique su necesidad de *espacio* para virar por avante o su respuesta y puede exigir su uso.

SECCION D
OTRAS REGLAS

Cuando las reglas 21 ó 22 se aplican entre dos barcos, las reglas de la Sección A no se aplican.

21 ERRORES DE SALIDA; HACIENDO UNA PENALIZACIÓN; COLOCANDO UNA VELA A LA CONTRA.

21.1 Un barco que, después de su señal de salida, navega hacia el lado de pre-salida de la línea de salida o hacia una de sus prolongaciones para *salir* o cumplir con la regla 30.1 se *mantendrá separado* de un barco que no lo hace hasta que su casco esté enteramente en el lado de pre-salida.

21.2 Un barco que se está penalizando se *mantendrá separado* de uno que no lo hace.

21.3 Un barco que se desplaza hacia atrás, o lateralmente hacia *barlovento,* con respecto al agua colocando una vela a la contra, se *mantendrá separado* de un barco que no lo hace.

22 VOLCADO, FONDEADO O VARADO; EN SALVAMENTO

De ser posible, un barco evitará a un barco volcado o que no ha recuperado el control después de haber volcado, o que está fondeado, varado, o tratando de ayudar a una embarcación o persona en peligro. Un barco está volcado cuando la perilla de su palo está en el agua.

23 INTERFERIR CON OTRO BARCO

23.1 Si ello es razonablemente posible, un barco que no está *en regata* no interferirá con un barco que lo está.

23.2 Si ello es razonablemente posible, un barco no interferirá con otro que se está penalizando o que está navegando en un tramo diferente o que se halla sujeto a la regla 21.1. Sin embargo, después de la señal de salida esta regla no se aplica cuando el barco esté navegando a su *rumbo debido*.

PARTE 3
DIRECCION DE UNA REGATA

25 ANUNCIO, INSTRUCCIONES Y SEÑALES DE REGATA

25.1 El anuncio de regatas estará a disposición de cada barco antes de su inscripción. Las instrucciones de regata estarán a disposición de cada barco antes del comienzo de las pruebas.

25.2 No se modificarán los significados de las señales visuales y fónicas definidas en Señales de Regata, excepto cuando se haga de conformidad con la regla 86.1(b). Los significados de cualesquiera otras señales que puedan emplearse se definirán en el anuncio o en las instrucciones de regata.

25.3 Cuando se exija de un comité de regatas que muestre una bandera como señal visual, podrá utilizar una bandera o un objeto de apariencia similar.

26 SISTEMAS DE SALIDA

Se dará la salida de las pruebas usando las siguientes señales. Los tiempos se cronometrarán desde las señales visuales; la ausencia de una señal fónica no se tomará en cuenta.

Minutos antes de la señal de salida	*Señal visual*	*Señal fónica*	*Significado*
5 *	Bandera de Clase	Una	Señal de atención
4	P, I, Z, Z con I, U, o bandera negra	Una	Señal de preparación
1	Bandera de Preparación arriada	Una larga	Un minuto
0	Bandera de Clase arriada	Una	Señal de salida

* o conforme establezcan el anuncio o las instrucciones de regata

La señal de atención para cada clase sucesiva se dará junto con o después de la señal de salida de la clase precedente.

27 OTRAS ACCIONES DEL COMITÉ DE REGATAS PREVIAS A LA SEÑAL DE SALIDA

27.1 No más tarde de la señal de atención, el comité de regatas señalará, o de alguna otra manera designará, el recorrido a navegar si las instrucciones de regata no lo han indicado, y podrá reemplazar una señal de recorrido por otra y señalar que es obligatorio usar los dispositivos personales de flotación (mostrando la bandera Y con un sonido).

27.2 No más tarde de la señal de preparación, el comité de regatas puede desplazar una *baliza* de salida.

27.3 Antes de la señal de salida, el comité de regatas puede, por cualquier motivo, *aplazar* (mostrando el gallardete GI, GI sobre H, o GI sobre A, con dos sonidos) o *anular* la prueba (mostrando las banderas N, N sobre H, o N sobre A, con tres sonidos).

28 NAVEGAR EL RECORRIDO

28.1 Un barco deberá *navegar el recorrido*.

28.2 Un barco puede corregir cualquier error cometido al *navegar el recorrido* a condición de que aún no haya *terminado*.

29 LLAMADAS

29.1 Llamada Individual

Cuando al darse su señal de salida cualquier parte del casco de un barco esté en el lado del recorrido de la línea de salida o éste deba cumplir con la regla 30.1, el comité de regatas mostrará con prontitud la bandera X con un sonido. La bandera se mostrará hasta que el casco de cada uno de esos barcos haya estado completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida o de una de sus prolongaciones, y hasta que todos esos barcos hayan cumplido con la regla 30.1 si se aplica, pero no más tarde de cuatro minutos después de la señal de salida o un minuto antes de la siguiente señal de salida, según lo que ocurra primero. Esta regla no se aplica cuando se apliquen las reglas 29.2, 30.3 o 30.4.

29.2 Llamada General

Cuando al darse la señal de salida el comité de regatas no puede identificar a barcos que están en el lado del recorrido de la línea de salida o a los que se aplica la regla 30, o si ha habido un error en el procedimiento de salida, el comité de regatas puede dar una señal de llamada general (mostrando el gallardete Primer Repetidor con dos sonidos). La señal de atención para una nueva salida de la clase llamada se dará un minuto después de arriar el Primer Repetidor (un sonido), y las salidas para las clases sucesivas se darán a continuación de la nueva salida.

30 PENALIZACIONES EN LA SALIDA

30.1 Regla de la Bandera I

Cuando se ha izado la bandera I y cualquier parte del casco de un barco esté en el lado del recorrido de la línea de salida o de una de sus prolongaciones durante el último minuto previo a su señal de salida, dicho barco deberá cruzar una de las prolongaciones de la línea hasta que su casco esté completamente en el lado de pre-salida antes de *salir*.

30.2 Regla de la Bandera Z

Cuando se ha izado la bandera Z, ninguna parte del casco de un barco estará dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera *baliza* durante el último minuto previo a su señal de salida. Si un barco infringe esta regla y es identificado, recibirá, sin audiencia, una Penalización de Puntuación del 20% calculada de acuerdo con la regla 44.3(c). El barco será penalizado incluso aunque se dé una nueva salida a la prueba o ésta se repita, pero no si es *aplazada* o *anulada* antes de darse la señal de salida. Si el barco es identificado de la misma forma en un intento subsiguiente de dar la salida a la misma prueba, recibirá una Penalización de Puntuación adicional del 20%.

30.3 Regla de la Bandera U

Cuando se ha izado la bandera U, ninguna parte del casco de un barco estará dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera *baliza* durante el último minuto previo a su señal de salida. Si un barco infringe esta regla y es identificado, será descalificado sin audiencia, pero no si se da una nueva salida a la prueba o ésta se repite.

30.4 Regla de la Bandera Negra

Cuando se ha izado una bandera negra, ninguna parte del casco de un barco estará dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera *baliza* durante el último minuto previo a su señal de salida. Si un barco infringe esta regla y es identificado, será descalificado sin audiencia, incluso aunque se dé una nueva salida a la prueba o ésta se repita, pero no si es *aplazada* o *anulada* antes de darse la señal de salida. Si se da una

llamada general o se *anula* la prueba después de la señal de salida, el comité de regatas mostrará su número de vela antes de la siguiente señal de atención para esa prueba, y si se vuelve a dar la salida a la prueba o ésta se repite, el barco no participará en ella. Si lo hace, su descalificación no será excluida al calcular la puntuación de su serie.

31 TOCAR UNA BALIZA

Mientras esté *en regata,* un barco no tocará una *baliza* de salida antes de *salir;* o una *baliza* que indica el comienzo, un límite o el final del tramo del recorrido en el que el barco navega; o una *baliza* de llegada después de haber *terminado.*

32 ACORTAR O ANULAR DESPUÉS DE LA SALIDA

32.1 Después de la señal de salida, el comité de regatas puede acortar el recorrido o *anular* la prueba:

(a) por mal tiempo,

(b) por viento insuficiente que hace poco probable que algún barco *navegue el recorrido* dentro del tiempo límite para la prueba,

(c) porque una *baliza* se haya perdido o esté fuera de posición, o

(d) por cualquier otra razón que afecte directamente la seguridad o la equidad de la competición.

Además, el comité de regatas puede acortar el recorrido para que puedan celebrarse otras pruebas programadas, o *anular* la prueba por un error en el procedimiento de salida. Sin embargo, después de que un barco haya *salido*, *navegado el recorrido* y *terminado* dentro del tiempo límite para la prueba, de haberlo, el comité de regatas no *anulará* la prueba sin considerar las consecuencias para todos los barcos en la prueba o serie.

32.2 Para acortar el recorrido, el comité de regatas mostrará la bandera S con dos sonidos antes de que el primer barco cruce la línea de llegada. Si se acorta el recorrido, la línea de llegada será:

(a) en una *baliza* que hay que rodear, entre la *baliza* y una percha que muestre la bandera S;

(b) una línea que el recorrido prescriba haya de ser cruzada por los barcos; o

(c) en una puerta, entre las *balizas* que limitan la puerta.

32.3 Para *anular* la prueba en curso, el comité de regatas mostrará la bandera N, N sobre H o N sobre A, con tres sonidos.

33 CAMBIO DEL SIGUIENTE TRAMO DEL RECORRIDO

Mientras los barcos estén *en regata*, el comité de regatas puede cambiar un tramo del recorrido que comience en una *baliza* que hay que rodear o en una puerta cambiando la posición de la siguiente *baliza* (o de la línea de llegada) y señalándolo a todos los barcos antes de que empiecen ese tramo. No es necesario que en ese momento la siguiente *baliza* esté en posición.

(a) Si se va a cambiar la dirección del tramo, la señal consistirá en mostrar la bandera C con sonidos repetidos y uno o ambos de entre

(1) el nuevo rumbo de compás,

(2) un triángulo verde si el cambio es a estribor o un rectángulo rojo si el cambio es a babor.

(b) Si se va a cambiar la longitud del tramo, la señal consistirá en mostrar la bandera C

con sonidos repetidos y un signo "–" si la longitud se va a reducir o un signo "+" si se va a aumentar.

(c) Para mantener la configuración del recorrido, se podrán cambiar los tramos siguientes sin hacer más señales.

34 BALIZA PERDIDA

Si una *baliza* se ha perdido o está fuera de posición mientras los barcos estén *en regata*, el comité de regatas deberá, cuando ello sea posible:

(a) desplazarla hasta su posición correcta o sustituirla por una nueva de aspecto similar, o

(b) sustituirla por un objeto que muestre la bandera M y hacer sonidos repetidos.

35 TIEMPO LIMITE PARA LA PRUEBA Y PUNTUACIONES

Si un barco *navega el recorrido* dentro del tiempo límite para esa prueba, de haberlo, todos los barcos que *terminen* serán clasificados conforme a su posición de llegada, a menos que se *anule* la prueba. Si ningún barco *navega el recorrido* dentro del tiempo límite para la prueba, el comité de regatas la *anulará*.

36 PRUEBAS QUE SE VUELVEN A EMPEZAR O QUE SE REPITEN

Cuando se dé una nueva salida a una prueba o ésta se repita, la infracción a una *regla* cometida en la prueba original o en cualquier otra salida o repetición de esa prueba previamente efectuadas, no

(a) impedirá participar a un barco, excepto si infringió la regla 30.4, ni

(b) le causará una penalización, excepto bajo las reglas 2, 30.2, 30.4 o 69 o bajo la regla 14 si causó lesiones o daños de consideración.

37 INSTRUCCIONES DE BÚSQUEDA Y RESCATE

Cuando el comité de regatas muestre la bandera V con un sonido, todos los barcos y embarcaciones oficiales y de apoyo quedarán, si es posible, a la escucha en el canal de radio del comité a la espera de recibir instrucciones de búsqueda y rescate.

PARTE 4
OTROS REQUISITOS MIENTRAS SE ESTÁ EN REGATA

*Las reglas de la Parte 4 sólo se aplican a barcos **en regata** salvo si una regla indica otra cosa.*

SECCION A
REQUISITOS GENERALES

40 DISPOSITIVOS PERSONALES DE FLOTACIÓN

40.1 Regla Básica

Cuando la regla 40.2 establezca que se aplica la regla 40.1, cada participante deberá usar dispositivos personales de flotación, excepto brevemente mientras cambian o adecuan su ropa o su equipo personal. Los trajes de neopreno y los trajes estancos no son dispositivos personales de flotación.

40.2 Cuándo se Aplica la Regla 40.1

La regla 40.1 se aplica si:

(a) se muestra la bandera Y a flote con un sonido antes o junto con la señal de atención, mientras se esté *en regata* en esa prueba;

(b) en todo momento mientras se esté a flote en ese día cuando se muestra la bandera "Y" con un sonido en tierra; o

(c) cuando así lo dispone una regla del anuncio o las anstrucciones de regata o las reglas de clase.

41 AYUDA EXTERNA

Un barco no recibirá ayuda externa de procedencia alguna, excepto

(a) ayuda para un tripulante enfermo, lesionado o en peligro;

(b) después de una colisión, ayuda por parte de la tripulación de la otra embarcación para quedar libre;

(c) ayuda en forma de información gratuita y disponible para todos los barcos;

(d) información que no haya sido solicitada y que proviene de una fuente desinteresada, que puede ser otro barco en la misma prueba.

42 PROPULSIÓN

42.1 Regla Básica

Excepto cuando lo permitan las reglas 42.3 o 45, un barco competirá usando sólo el viento y el agua para aumentar, mantener o reducir su velocidad. Sus tripulantes pueden ajustar el trimado de las velas y el asiento del casco, y realizar otros actos de buen hacer marinero. Aparte de eso no moverán sus cuerpos para propulsar el barco.

42.2 Acciones Prohibidas

Sin limitar la aplicación de la regla 42.1, las siguientes acciones están prohibidas:

(a) bombeo ("pumping"): abaniqueo repetido de cualquier vela ya sea cazando y lascando o mediante movimientos corporales verticales o hacia dentro y fuera del barco;

(b) balanceo (“rocking”): repetidos balanceos laterales del barco, inducidos por

(1) movimientos corporales,

(2) ajuste repetido de las velas o de la orza, o

(3) el gobierno del barco;

(c) envión (“ooching”): movimiento repentino del cuerpo hacia adelante, detenido bruscamente;

(d) remada (“sculling”): movimientos repetidos del timón que, o bien sean enérgicos, o bien impulsen el barco hacia adelante o impidan que se desplace hacia atrás;

(e) viradas por avante repetidas o trasluchadas repetidas no relacionadas con cambios del viento ni con consideraciones tácticas.

42.3 Excepciones

(a) Se puede balancear lateralmente un barco para facilitar su gobierno.

(b) Los tripulantes de un barco pueden mover sus cuerpos para exagerar el balanceo que facilita el gobierno del barco durante una virada por avante o una trasluchada, a condición de que, inmediatamente después de completar la virada por avante o la trasluchada, la velocidad del barco no sea mayor de la que hubiera tenido en ausencia de la virada por avante o trasluchada.

(c) Cuando es posible surfear (acelerar rápidamente bajando por la parte frontal de una ola), planear o despegar el casco, [3]

(1) puede cazarse cada vela una sola vez por cada ola o racha a fin de iniciar el surfeo o el planeo, o

(2) puede cazarse cada vela el número de veces necesario para iniciar el despegue.

(d) Cuando un barco está más al viento que su rumbo de ceñida y, o está parado o está moviéndose lentamente, puede mover el timón repetidamente para volver a un rumbo de ceñida.

(e) Cuando un sable está invertido, la tripulación de un barco puede bombear la vela hasta que el sable vuelva a su posición normal. Esta acción no está permitida si propulsa claramente el barco.

(f) Un barco puede reducir su velocidad moviendo repetidamente el timón.

(g) Puede usarse cualquier medio de propulsión para ayudar a una persona o a otra embarcación en peligro.

(h) Para liberarse después de varar, o de colisionar con otra embarcación u objeto, un barco puede usar la fuerza aplicada por los tripulantes de cualquiera de las embarcaciones y cualquier dispositivo distinto de un motor propulsor. Sin embargo, el uso de un motor puede estar permitido conforme a la regla 42.3(i).

(i) Las instrucciones de regata pueden, en circunstancias determinadas, permitir la propulsión mediante el uso de un motor o cualquier otro método, siempre que el barco no adquiera una ventaja significativa en la prueba.

Nota: Las interpretaciones a la regla 42 están disponibles en la página Web de World Sailing o por correo previa solicitud.

---

[3] Nota de Traducción: El sustantivo “foil” se traduce por “ala” o “hidroala”. Para la traducción del verbo “to foil” se emplea la expresión “despegar el casco” aludiendo al efecto de elevación que provocan las hidroalas.

43 EXONERACIÓN

43.1 (a) Cuando como consecuencia de haber infringido una *regla* un barco haya obligado a otro a infringir una *regla*, este otro barco queda exonerado de su infracción.

(b) Cuando un barco está tomando el *espacio* o *espacio en baliza* al que tiene derecho y, a consecuencia de un incidente con un barco obligado a darle ese *espacio* o *espacio en baliza*, infringe una regla de la Sección A de la Parte 2, o las reglas 15, 16 o 31, queda exonerado de su infracción.

(c) Un barco con derecho de paso o uno que está tomando el *espacio* o *espacio en baliza* al que tiene derecho, queda exonerado por infringir la regla 14 si el contacto no causa daños o lesiones.

43.2 Un barco exonerado por infringir una *regla* no precisa penalizarse ni será penalizado por infringir tal *regla*.

44 PENALIZACIONES EN EL MOMENTO DEL INCIDENTE

44.1 Penalizarse

Un barco que puede haber infringido una o más reglas de la Parte 2 en un incidente mientras está en *regata,* puede realizar una Penalización de Dos Giros, o una Penalización de Un Giro si ha podido infringir la regla 31. Alternativamente, el anuncio o las instrucciones de regata pueden establecer el uso de Penalizaciones de Puntuación o algún otro tipo de penalización. Al hacerlo, la penalización establecida reemplazará a las penalizaciones de Uno y Dos Giros. Sin embargo:

(a) cuando un barco puede haber infringido una regla de la Parte 2 y la regla 31 en el mismo incidente no necesita penalizarse por la infracción de la regla 31;

(b) si el barco causó lesiones o daños de consideración, o si a pesar de haberse penalizado, obtuvo una ventaja significativa en la prueba o en la serie como consecuencia de su infracción, su penalización deberá ser retirarse.

44.2 Penalizaciones de Uno o Dos Giros

Después de separarse claramente de otros barcos tan pronto como sea posible después del incidente, un barco hace una Penalización de Uno o Dos Giros efectuando con prontitud el número necesario de giros en la misma dirección, incluyendo en cada giro una virada por avante y una trasluchada. Cuando un barco se penalice en o cerca de la línea de llegada, su casco deberá estar completamente en el lado del recorrido de la línea antes de que *termine.*

44.3 Penalización de Puntuación

(a) Si así se establece en el anuncio o en las instrucciones de regata, un barco acepta una Penalización de Puntuación mostrando una bandera amarilla en la primera oportunidad razonable después del incidente.

(b) Cuando un barco acepta una Penalización de Puntuación, deberá mantener visible la bandera amarilla hasta que *termine* y llamar la atención del comité de regatas hacia ella en la línea de llegada. En ese momento informará también al comité de regatas de la identidad del otro barco involucrado en el incidente. Si esto no es factible, lo hará en la primera oportunidad razonable dentro del tiempo límite para presentar protestas.

(c) La puntuación en la prueba de un barco que acepta una Penalización de Puntuación será igual a la puntuación que habría recibido sin la penalización, más el número de puntos establecido en el anuncio o en las instrucciones de regata. Cuando no se establezca el número de puntos, la penalización será el 20% de la puntuación correspondiente a 'No *Terminó*', redondeando a la décima de punto más próxima (0,05 hacia arriba). Las puntuaciones de los demás barcos no se modificarán; por lo tanto, dos barcos pueden recibir la misma puntuación. Sin embargo, la penalización no hará que la puntuación del barco sea peor que la correspondiente a 'No *Terminó*'.

45 SACAR A TIERRA; AMARRAR; FONDEAR

Un barco deberá estar a flote y libre de sus amarras al darse su señal de preparación. Después, no podrá ser sacado a tierra ni amarrado, excepto para achicarlo, tomar rizos o reparar. Puede fondear o tener a un tripulante haciendo fondo. El barco deberá recobrar el ancla antes de continuar en la prueba a menos que no pueda hacerlo.

46 RESPONSABLE

Un barco deberá tener a bordo un responsable designado por la persona u organización que inscribió al barco. Véase la regla 75.

47 VERTIDO DE BASURA

Los participantes y *personas de apoyo* no echarán basura al agua de forma intencionada. Esta regla se aplica en todo momento mientras se esté a flote. La penalización por infringirla puede ser más leve que la descalificación.

SECCION B
REQUISITOS RELACIONADOS CON EL EQUIPAMIENTO

48 LIMITACIONES AL EQUIPO Y TRIPULACIÓN

48.1 Un barco utilizará solamente el equipo que esté a bordo en el momento de su señal de preparación.

48.2 Nadie que esté a bordo de un barco podrá desembarcar intencionadamente, salvo por causa de enfermedad o lesión, para ayudar a otra persona o embarcación en peligro, o para nadar. Una persona que desembarque por accidente o para nadar volverá a estar en contacto con el barco antes de que la tripulación reanude su navegación hacia la siguiente *baliza*.

49 POSICIÓN DE LOS TRIPULANTES; GUARDAMANCEBOS

49.1 Los participantes no usarán dispositivo alguno diseñado para proyectar sus cuerpos por fuera de la borda, aparte de las cinchas para hacer banda y de los refuerzos que se lleven por debajo de los muslos.

49.2 Cuando las reglas de clase o cualquier otra *regla* exijan el uso de guardamancebos, los participantes no situarán parte alguna de sus torsos fuera de ellos, excepto brevemente para realizar alguna tarea necesaria. Sin embargo, en barcos equipados con guardamancebos superiores e inferiores, los participantes, sentados mirando hacia afuera con su cintura dentro del guardamancebos inferior pueden tener la parte superior de su cuerpo fuera del guardamancebos superior. A menos que una regla de clase o cualquier otra *regla* especifique una deflexión máxima, los guardamancebos estarán tensos. Si las reglas de

clase no especifican el material o el diámetro mínimo de los guardamancebos, estos deberán cumplir las especificaciones correspondientes en *World Sailing Offshore Special Regulations.*

Nota: Estas reglamentaciones están disponibles en la página Web de World Sailing

50 VESTIMENTA Y EQUIPO DE UN PARTICIPANTE

50.1 (a) Un participante no usará ni llevará vestimenta o equipo cuyo propósito sea aumentar su peso.

(b) Además, la vestimenta y el equipo de un participante no deberán pesar más de 8 kilogramos, excluyendo un arnés para el tripulante (tal como se define en el *Reglamento de Equipamiento de Vela*) y la vestimenta (incluido el calzado) que se lleve por debajo de la rodilla. Las reglas de clase o el anuncio de regatas pueden especificar un peso menor o un peso mayor hasta 10 kilogramos. Las reglas de la clase pueden incluir dentro de ese peso el calzado u otra prenda que se lleve por debajo de la rodilla. Un arnés tendrá flotabilidad positiva en agua dulce y no pesará más de 2 kilogramos, excepto que las reglas de clase pueden especificar un peso mayor hasta 4 kilogramos. Los pesos se determinarán según se establece en el Apéndice H.

(c) Un arnés debe permitir que el participante desconecte fácilmente el arnés del trapecio o de su fijación al barco en cualquier momento.

50.2 Las reglas 50.1(b) y 50.1(c) no se aplican a barcos que deban estar equipados con guardamancebos.

51 LASTRE MÓVIL

Todo el lastre móvil, incluyendo las velas que no estén siendo usadas, deberá estar adecuadamente estibado. El agua, el peso muerto o el lastre no podrán moverse con la finalidad de modificar el asiento o la estabilidad. Los enjaretados de la bañera, mamparos, puertas, escaleras y los depósitos de agua se mantendrán en su posición y todas las instalaciones de la cabina estarán a bordo. Sin embargo, puede achicarse el agua de la sentina.

52 FUERZA MANUAL

La jarcia fija, la jarcia de labor, las perchas y los apéndices accesorios móviles del casco de un barco se ajustarán y manejarán solamente mediante la fuerza ejercida por la tripulación.

53 FRICCIÓN SUPERFICIAL

Un barco no soltará ni desprenderá una sustancia, tal como un polímero, ni tendrá superficies a las que se ha dado una textura especial, que pudieran mejorar el carácter del flujo de agua dentro de la capa límite.

54 ESTAYES DE PROA Y PUÑOS DE AMURA DE LAS VELAS DE PROA

Los estayes de proa y los puños de amura de las velas de proa se harán firmes aproximadamente en la línea de crujía del barco, a excepción de los de los foques volantes que se izan bajo el spinnaker cuando el barco no navega en ceñida.

55 ENVERGADO Y CAZADO DE VELAS

55.1 Cambio de Velas

Al cambiar velas de proa o spinnakers, puede darse y trimarse completamente una vela de reemplazo antes de arriar la vela reemplazada. Sin embargo, sólo se llevará a la vez una vela mayor, y excepto al hacer un cambio, solamente un spinnaker.

55.2 Tangones

Sólo se usará un tangón de spinnaker o de alguna otra vela a la vez excepto al trasluchar. Cuando un tangón esté en uso, deberá estar hecho firme al perfil del palo de más a proa (tal como se define en el *Reglamento de Equipamiento de Vela*).

55.3 Cazado de Velas

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 en un punto desde el cual, con el barco adrizado, una línea vertical caería fuera del casco o de la cubierta, excepto:

(a) puede conectarse (tal como se defina en el Reglamento de Equipamiento de Vela) el puño de escota de una vela de proa a un tangón, a condición de que no se tenga un spinnaker establecido;

(b) Se puede cazar la escota de cualquier vela a, o guiar por encima de una botavara usada normalmente para una vela y hecha firme permanentemente al palo en el cual se establece el puño de driza de la vela.

(c) se puede cazar una vela de proa a su propia botavara si no exige ajuste alguno al virar por avante; y

(d) puede cazarse la botavara de una vela a un soporte saliente.

55.4 Velas de Proa y Spinnakers

Para los propósitos de las reglas 54 y 55 y el Apéndice G, se usarán las definiciones de ‘vela de proa’ y ‘spinnaker’ contenidas en el Reglamento de Equipamiento de Vela.

Nota: El Reglamento de Equipamiento de Vela *se encuentra disponible en la página web de World Sailing*.

56 SEÑALES DE NIEBLA Y LUCES; DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO; DISPOSITIVOS DE SEGUIMIENTO

56.1 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.

56.2 Un barco deberá cumplir con la regla 10 del *RIPA*, Dispositivos de Separación del Tráfico.

Nota: El Apéndice TS, Dispositivos de Separación de Tráfico, está disponible en la página web de World Sailing. El anuncio de regatas puede modificar la regla 56.2 estableciendo que la Sección A, Sección B o Sección C del Apéndice TS serán de aplicación.

56.3 Cuando una regla exija que un barco esté equipado con el transpondedor de un sistema de identificación automático u otro dispositivo de seguimiento, no será desconectado ni su efectividad reducida de manera intencional.

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

Un formulario de solicitud de audiencia y de decisión de la misma están disponibles en el sitio web: ***www.sailing.org/racingrules****.*

El Reglamento de Regatas a Vela *no exige el uso de formulario alguno.*

SECCION A
PROTESTAS; REPARACIONES; PERSONAS DE APOYO

60 PROTESTAS

60.1 Derecho a Protestar

Un barco o un *comité* pueden protestar a un barco.

60.2 Intención de Protestar

(a) Si una *protesta* se refiere a un incidente observado por el protestante en la zona de regatas:

(1) Si el protestante es un barco, deberá dar una voz de "Protesto" y, si su eslora es superior a 6 metros, mostrar de manera ostensible una bandera roja, ambas acciones en la primera oportunidad razonable para cada una de ellas. Deberá mostrar la bandera hasta que deje de estar *en regata*.

(2) Si el protestante es un *comité*, deberá informar al barco después de la prueba, dentro del tiempo límite para protestar de su intención de protestar.

(b) Sin embargo, si

(1) el protestado está más allá del alcance de la voz en el momento del incidente,

(2) el incidente consistió en un error al *navegar el recorrido*,

(3) el protestante no presenció el incidente en la zona de regatas, o

(4) un comité de protestas decide protestar a un barco bajo la regla 60.4(c),

entonces el único requisito para el protestante es informar al protestado de su intención de protestar en la primera oportunidad razonable.

(c) Si en el momento del incidente resulta evidente para un barco que protesta que un tripulante de cualquiera de los barcos está en peligro, o que se han producido lesiones o daños graves, no se le aplican las reglas 60.2(a) y 60.2(b), pero deberá intentar informar al otro barco, dentro del tiempo límite para protestar, de su intención de protestar.

(d) Un *comité* puede informar de su intención de protestar a un barco publicando un aviso en el tablón oficial de avisos.

60.3 Presentación de una Protesta

(a) Al presentar una *protesta*, está se hará por escrito e identificará al protestante, al protestado y el incidente.

(b) Una *protesta* se presentará en la oficina de regatas (o por el método determinado en las instrucciones de regata) dentro del tiempo límite para protestar, a menos que el comité de protestas decida que hay una buena razón para ampliarlo. El tiempo límite para protestar es

(1) para *protestas* respecto de un incidente observado en la zona de regatas, dos horas después de que *termine* el último barco en la prueba, o

(2) para otras *protestas*, dos horas después que la información relevante esté a disposición del protestante.

Sin embargo, si las instrucciones de regata establecen un tiempo límite de protestas distinto, se aplicará ese tiempo límite.

60.4 Validez de una protesta

(a) Una *protesta* es inválida

(1) si no cumple con la definición *Protesta* o con las reglas 60.2 o 60.3,

(2) si proviene de un barco que alega la infracción de una regla de la Parte 2 o la regla 31 pero no estuvo implicado en ella ni presenció el incidente, o

(3) en la medida que alegue una infracción de la regla 69 de una de las Regulaciones relacionadas en la regla 6, salvo cuando la Regulación afectada lo permita.

(b) También son inválidas las *protestas* presentadas por un *comité* y basadas en información resultante de

(1) una solicitud de reparación,

(2) una *protesta* inválida, o

(3) un informe de una persona que tenga *conflicto de intereses* (siempre que no sea un representante del barco en cuestión).

(c) Sin embargo, la regla 60.4(b) no se aplica a una *protesta* del

(1) comité de protestas si llega a su conocimiento que dicho barco ha estado implicado en un incidente que pueda haber originado lesiones o daños de consideración,

(2) comité de protestas si durante la audiencia de una *protesta* válida llega a su conocimiento que ese barco, aunque no sea *parte* en esa audiencia, estuvo implicado en el incidente y pudo haber infringido una *regla*, o

(3) comité técnico cuando éste haya realizado antes una inspección y considere que un barco o el equipo personal no cumple con las reglas de clase o con la regla 50.

60.5 Decisiones de las Protestas

(a) Para decidir una *protesta*, el comité de protestas realizará una audiencia según lo exige la regla 63.

(b) Un barco podrá ser penalizado únicamente

(1) en la audiencia de una protesta en la que es *parte*,

(2) según lo dispuesto en las reglas 62.4, 64 o 69, o

(3) al amparo de una *regla* que establezca explícitamente que se podrá aplicar una sanción sin audiencia.

(c) Cuando el comité de protestas decide que un barco ha infringido una *regla*, lo descalificará, tanto si la *regla* aplicable fue mencionada en la *protesta* como si no. Sin embargo, el barco no será descalificado si

(1) es exonerado o se aplica otro tipo de penalización,

(2) ha realizado la penalización que es de aplicación, en cuyo caso no se le impondrá ninguna otra penalización salvo cuando la sanción correspondiente a una *regla* que haya infringido sea una descalificación no excluible,

(3) se da una nueva salida a la prueba o ésta se repite, en cuyo caso se aplicará la regla 36, o

(4) infringió una regla de clase y la regla 60.5(d)(1) es de aplicación.

Si un barco ha infringido una *regla* cuando no está *en regata*, su penalización se aplicará a la prueba efectuada más próxima en el tiempo al momento del incidente.

(d) Si el comité de protestas decide que un barco ha infringido una regla de clase:

(1) no penalizará al barco si cualquier desviación mayor que las tolerancias especificadas en las reglas de la clase fueron causadas por el desgaste normal o por daños y no mejoran el rendimiento del barco,

(2) el barco no *regateará* de nuevo hasta que haya corregido las desviaciones, excepto cuando el comité de protestas decida que no hay o no ha habido oportunidad razonable para hacerlo,

(3) se puede imponer la misma penalización en todas las pruebas anteriores en el mismo evento en las que se haya infringido la misma regla sin necesidad de *protestas* adicionales, y

(4) el barco puede participar en pruebas posteriores sin hacer cambios en el barco pero solo si declara por escrito que tiene la intención de apelar. Si no apela o si pierde la apelación, será descalificado sin audiencia en todas las pruebas posteriores en las que compitió.

61 REPARACIONES

61.1 Solicitar o Considerar una Reparación

(a) Un barco puede solicitar reparación.

(b) Tanto el comité de regatas como el comité técnico pueden solicitar una reparación para un barco.

(c) El comité de protestas puede convocar una audiencia para considerar una reparación en favor de un barco.

61.2 Solicitud de reparación

(a) La solicitud se hará por escrito e identificará la razón por la que se presenta.

(b) Se presentará en la oficina de regatas (o por el método determinado en las instrucciones de regata):

(1) si se basa en un incidente ocurrido en la zona de regatas, se entregará no más tarde del tiempo límite para protestar o de dos horas después del incidente (según lo que sea más tarde),

(2) si se basa en una decisión de un comité de protestas en el último día de regata se entregará no más tarde de 30 minutos desde que aquella se publicó, o

(3) el resto de las solicitudes se entregarán tan pronto como sea razonablemente posible después de que la información pertinente esté disponible.

No obstante, el comité de protestas ampliará el tiempo si hay una buena razón hacerlo.

61.3 Solicitudes inválidas

Una solicitud de reparación que no cumpla con la regla 61.2 es inválida.

61.4 Decisiones sobre Reparaciones

(a) El comité de protestas llevará a cabo una audiencia según lo exige la regla 63 para decidir si se concede la reparación.

(b) Un barco tiene derecho a una reparación cuando su puntuación o puesto en una prueba o en una serie haya sido o pueda ser significativamente perjudicada sin ninguna culpa por su parte por

(1) una omisión o acción inadecuadas de un *comité* o de la autoridad organizadora, pero no por la decisión de un comité de protestas cuando el barco era una *parte* en la audiencia,

(2) lesión o daño físico debido a la acción de otro barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2 y se penalizó adecuadamente o fue penalizado,

(3) lesión o daño físico debido a la acción de una embarcación que no estaba *en regata* y que tenía que haberse mantenido separada o se determina que tiene la culpa bajo el *RIPA* o por una disposición administrativa de derecho de paso,

(4) prestar ayuda (excepto a sí mismo o a su tripulación) según la regla 1.1, o

(5) una acción de otro barco, o de un tripulante o de una *persona de apoyo* de ese barco, que dio lugar a una penalización por la regla 2 o a una penalización o una amonestación por la regla 69.

(c) Cuando un barco tiene derecho a reparación, el comité de protestas hará un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados, tanto si han solicitado reparación como si no. Este arreglo puede consistir en ajustar las puntuaciones (véase la regla A9 para algunos ejemplos) o los tiempos de llegada de los barcos, en *anular* la prueba, en mantener los resultados, o en hacer algún otro arreglo.

(d) Cuando haya dudas acerca de los hechos probados o de los probables resultados de cualquier arreglo para la prueba o la serie, especialmente antes de *anular* la prueba, el comité de protestas recogerá el testimonio de fuentes adecuadas.

62 PERSONAS DE APOYO

62.1 Después de recibir un informe de un barco o un *comité*, o fundándose en su propia observación o en la información recibida sea cual fuere su procedencia, incluyendo la evidencia obtenida en el transcurso de una audiencia, el comité de protestas puede convocar una audiencia para considerar si una *persona de apoyo* ha infringido una *regla.*

62.2 Si el comité de protestas decide convocar una audiencia, la celebrará según lo exigido por la regla 63 y puede nombrar a una persona para que presente las alegaciones.

62.3 Si el comité de protestas decide que una *persona de apoyo* que es *parte* en una audiencia ha infringido una *regla*, puede

(a) amonestarla,

(b) excluir a la persona de la regata o de la sede o retirar cualesquiera privilegios o beneficios, o

(c) adoptar cualquier otra acción dentro de su jurisdicción según previsto en las *reglas*.

62.4 Además, si el comité de protestas decide que:

(a) el barco pudo haber obtenido una ventaja competitiva como resultado de la infracción cometida por la *persona de apoyo*, o

(b) la *persona de apoyo* cometió una nueva infracción después de que el comité de protestas hubiera advertido al barco por escrito, tras una audiencia previa, que podría serle impuesta una penalización,

entonces el comité de protestas podrá también penalizar a un barco que sea *parte* en una audiencia como consecuencia de la infracción de una *regla* por una *persona de apoyo*, modificando su puntuación en una única prueba, hasta una descalificación incluida.

SECCION B
AUDIENCIAS Y TOMA DE DECISIONES

La regla 63 es de aplicación a todas las audiencias que celebre un comité de protestas.

63 CELEBRACIÓN DE AUDIENCIAS

63.1 Derechos de las Partes

(a) A todas las *partes* de una audiencia:

(1) se les informará de la hora y lugar de la audiencia,

(2) se les dará acceso a la *protesta*, solicitud de reparación o informe que vaya a ser considerado en la audiencia,

(3) se les dará un tiempo razonable para que se preparen para la audiencia, y

(4) se les permitirá tener un representante presente durante la presentación de toda la evidencia, pero en *protestas* en las que se alegue una infracción de una regla de las Partes 2, 3 o 4, los representantes de los barcos tendrán que haber estado a bordo en el momento del incidente, a menos que haya una buena razón para que el comité de protestas decida otra cosa.

(b) Si una *parte* no acude a la audiencia, el comité de protestas puede celebrarla en su ausencia.

63.2 Audiencias

(a) El comité de protestas oirá todas las *protestas* y solicitudes de reparación que se hayan presentado a menos que permita que se retiren.

(b) El comité de protestas puede acumular en una sola aquellas audiencias que surjan del mismo incidente o de incidentes estrechamente vinculados. Sin embargo, una audiencia bajo la regla 69 no se combinará con ningún otro tipo de audiencia.

(c) Siempre que se cumplan los requisitos de validez, el comité de protestas puede cambiar el tipo de caso si es apropiado hacerlo después de haber considerado la información derivada del caso, incluida cualquier evidencia presentada durante una audiencia.

(d) Cuando el comité de protestas decida protestar a un barco según lo dispuesto en la regla 60.4(c)(2), cerrará la audiencia en curso, presentará una *protesta* de acuerdo con las *reglas* y, seguidamente, y celebrará una audiencia conjunta de la *protesta* original y la nueva *protesta.*

(e) Una audiencia que afecte a *partes* que participan en regatas diferentes dirigidas por autoridades organizadoras diferentes será resuelta por un comité de protestas aceptable para esas autoridades organizadoras.

63.3 Conflicto de Intereses

(a) Todo miembro de un comité de protestas debe declarar cualquier posible *conflicto de intereses* tan pronto como sepa de su existencia.

(b) Una *parte* que cree que un miembro del comité de protestas incurre en *conflicto de intereses* deberá objetarlo lo antes posible.

(c) Un miembro del comité de protestas que tenga un *conflicto de intereses* no será miembro del comité en la audiencia salvo que:

(1) todas las *partes* lo acepten, o

(2) el comité de protestas decida que el *conflicto de intereses* no es significativo.

Sin embargo, en las regatas principales de World Sailing o en aquellas regatas según prescriba la autoridad nacional de la sede, una persona que tenga un *conflicto de intereses* no será miembro del comité de protestas.

(d) Para decidir si un *conflicto de intereses* es significativo, el comité de protestas tomará en consideración

(1) la opinión de las *partes*,

(2) el grado del conflicto,

(3) el nivel de la regata,

(4) la importancia que presenta para cada *parte*, y

(5) la percepción global de imparcialidad.

(e) Toda información escrita proporcionada según la regla 63.6(b) incluirá cualquier *conflicto de intereses* declarado por un miembro del comité de protestas y cualquier decisión del comité de protestas adoptada según la regla 63.3(c)(2).

63.4 Procedimiento de la audiencia

(a) El comité de protestas examinará primero la validez. La audiencia se cerrará si

(1) la *protesta* o solicitud de reparación es inválida, o

(2) la *protesta* se presentó bajo la regla 60.4.(c)(1) y no se produjeron lesiones o daños de consideración.

(b) El comité de protestas obtendrá las pruebas de las *parte*s presentes en la audiencia, de sus testigos y cualquier otra prueba que considere necesaria. Es admisible la evidencia de terceros. No obstante, el comité puede excluir las pruebas que considere irrelevantes o reiterativas.

(c) Una *parte* presente en la audiencia puede interrogar a cualquier persona que testifique.

(d) Un miembro del comité de protestas que haya visto el incidente deberá, tan pronto como sea razonablemente posible, declarar este hecho a las *partes* asistentes a la audiencia.

(e) Un testigo será excluido de la audiencia cuando no preste testimonio, excepto si:

(1) también es *parte*, o

(2) es miembro del comité de protestas.

63.5 Decisiones

(a) El comité de protestas sopesará las pruebas y decidirá qué fuerza darles. A continuación determinará los hechos basándose en el equilibrio de posibilidades (a menos que una *regla* aplicable establezca otra cosa), y seguidamente aplicará las *reglas* a esos hechos para obtener sus conclusiones y alcanzar una decisión.

(b) Las decisiones se adoptarán con el voto de la mayoría simple. En caso de empate, el presidente puede ejercer su voto de calidad.

(c) Si existe un conflicto entre

(1) dos o más *reglas* que deba resolverse antes de tomar una decisión, y

(2) tales *reglas* están en el anuncio de regatas, las instrucciones de regata o en cualesquiera otros documentos que rigen la regata según la letra (g) de la definición *Regla*,

el comité aplicará la *regla* que, en su opinión, proporcione el resultado más equitativo para todos los barcos afectados.

(d) Si el comité de protestas tiene dudas acerca del significado de una regla de clase, trasladará sus preguntas, junto con los hechos relevantes, a una autoridad responsable de interpretar la regla. Al resolver, el comité deberá regirse por la respuesta de la autoridad.

63.6 Informar a las Partes y a Otros

(a) El comité de protestas informará con prontitud a las *partes* acerca de los hechos probados, las *reglas* de aplicación, la decisión, las razones en que se funda, y cualesquiera penalizaciones impuestas o reparaciones concedidas.

(b) Cuando así lo solicite una *parte* por escrito dentro de los siete días siguientes a ser notificada de la decisión, la información anterior deberá proporcionarse por escrito con prontitud y el comité de protestas podrá, si lo considera relevante, preparar o refrendar un esquema del incidente.

(c) El comité de protestas puede, tras cualquier audiencia, incluso una audiencia bajo la regla 69, publicar la información anterior, salvo si decide que hay una buena razón para no hacerlo.

(d) El comité de protestas puede ordenar que la información anterior sea restringida a las *partes*.

(e) Cuando el comité de protestas penaliza a un barco por una regla de clase, enviará la información arriba mencionada a las autoridades de las reglas de clase correspondientes.

63.7 Reapertura de una Audiencia

(a) El comité de protestas podrá reabrir una audiencia cuando decida

(1) que una *parte* estuvo ausente de la audiencia de manera inevitable,

(2) que puede haber cometido un error importante, o

(3) cuando se dispone de una evidencia nueva e importante dentro de un tiempo razonable.

No obstante, deberá reabrir una audiencia cuando así lo exija la autoridad nacional conforme a la regla 71.3 o R5.

(b) Una *parte* puede solicitar una reapertura presentándola por escrito en la oficina de regatas (o mediante cualquier otro método indicado en las instrucciones de regata) no más tarde de 24 horas después de haber sido informada de la decisión. La solicitud deberá identificar el motivo por el que se presenta. Sin embargo, en el último día programado para la regata, la solicitud se presentará.

(1) dentro del tiempo límite para protestar si la *parte* que lo solicita fue informada de la decisión el día anterior;

(2) no más tarde de 30 minutos después que la *parte* fuera informada de la decisión en ese mismo día.

Una solicitud que no cumpla con esta regla es inválida.

(c) El comité de protestas tomará en consideración todas las solicitudes de reapertura de una audiencia. Cuando se esté considerando una solicitud de reapertura o cuando se reabra la audiencia

(1) si se basa únicamente en nuevas pruebas, una mayoría de los miembros del comité de protestas deberán ser, si es factible, miembros del comité de protestas original;

(2) si se basa en un error significativo, el comité de protestas tendrá, si es factible, al menos un nuevo miembro.

64 PENALIZACIONES DISCRECIONALES

Cuando un barco informe dentro del tiempo límite para protestar que ha infringido una *regla* sujeta a penalización discrecional, el comité de protestas decidirá la penalización adecuada tras sopesar las pruebas si lo cree apropiado. No es necesario celebrar una audiencia.

65 RESPONSABILIDADES LEGALES Y COSTES

65.1 Las cuestiones relativas a las responsabilidades legales derivadas de la infracción de cualquier *regla*, incluidas las reclamaciones por daños monetarios, se regirán por las prescripciones, de haberlas, de la autoridad nacional.

65.2 Los gastos de medición causados por una *protesta* relacionada con una regla de clase serán pagados por la *parte* que no tenga éxito, a menos que el comité de protestas decida otra cosa.

Nota: No hay reglas 66 a 68

SECCION C
MAL COMPORTAMIENTO

69 MAL COMPORTAMIENTO

69.1 Obligación de Evitar Mal Comportamiento; Resolución

(a) Un participante, un propietario de barco o una *persona de apoyo* no cometerán acciones de mal comportamiento.

(b) Se considera mal comportamiento:

(1) una conducta que es contraria a los buenos modales, a la deportividad o un comportamiento contrario a la ética; o

(2) una conducta que pueda desprestigiar, o lo haya hecho, el deporte.

(c) Una acusación sobre una infracción de la regla 69.1(a) será resuelto de acuerdo con lo establecido en la regla 69. No será motivo para una *protesta*..

69.2 Acción por un Comité de Protestas

(a) Un comité de protestas que actúe al amparo de esta regla estará integrado al menos por tres miembros.

(b) Cuando un comité de protestas, por propia observación o por un informe recibido sea cual fuere su procedencia, incluyendo la evidencia obtenida en el transcurso de una audiencia, cree que una persona puede haber infringido la regla 69.1(a), deberá decidir si convoca o no una audiencia.

(c) Si el comité de protestas necesita más información para tomar la decisión de convocar una audiencia, considerará nombrar a una persona o personas para que realicen una investigación. Estos investigadores no serán miembros del comité de protestas que decida el asunto.

(d) Cuando se nombre un investigador, todas las informaciones de relevancia que obtenga, favorables o desfavorables, serán presentadas al comité de protestas y, si el comité de protestas decide convocar una audiencia, a las *partes*.

(e) Si el comité de protestas decide convocar una audiencia, informará a la persona con prontitud y por escrito acerca de la infracción que se le atribuye y de la hora y lugar de la audiencia, y seguirá los procedimientos establecidos en la regla 63, excepto que:

(1) salvo cuando World Sailing haya nombrado una persona, el comité de protestas puede nombrar a una persona para que presente la acusación.

(2) una persona contra la que se presenta una acusación bajo la presente regla tiene derecho a tener un asesor y un representante junto con él quien puede actuar en su nombre.

(f) Si una *parte*,

(1) alega una buena razón por la que no puede comparecer en la audiencia a la hora programada, el comité de protestas la convocará de nuevo; o

(2) no alega una buena razón y no acude a la audiencia, el comité de protestas puede celebrar la audiencia sin esa *parte* presente.

(g) El estándar de prueba que ha de aplicarse es el test de la satisfacción confortable del comité de protestas, teniendo en cuenta la gravedad de la mala conducta en cuestión. No obstante, si el estándar de prueba de esta regla entra en conflicto con las leyes de un país, la autoridad nacional puede, con la aprobación de World Sailing, cambiarlo por medio de una prescripción a esta regla.

(h) Si el comité de protestas decide que un participante o propietario de un barco ha infringido la regla 69.1(a), puede tomar una o más de las siguientes acciones:

(1) efectuar una amonestación;

(2) modificar la puntuación del barco en una o más pruebas, incluyendo descalificación(es) que podrán o no ser excluidas de la clasificación general;

(3) excluir a la persona de la regata o de la serie o retirarle cualesquiera privilegios o beneficios; y

(4) cualquier otra acción dentro de su jurisdicción según lo previsto en las *reglas*.

(i) Si el comité de protestas decida que una *persona de apoyo* ha infringido la regla 69.1(a), las reglas 62.3 y 62.4 serán de aplicación.

(j) Cuando el comité de protestas

(1) imponga una penalización mayor que un DNE,

(2) excluya a la persona de la regata o de la sede, o

(3) en cualquier otro supuesto, si lo considera apropiado,

informará de sus hallazgos, incluyendo los hechos probados, sus conclusiones y la decisión, a la autoridad nacional de la persona o, en el caso de las regatas principales enumeradas en el Código Ético de World Sailing, a World Sailing. Si el comité de protestas actuó bajo la regla 69.2(f)(2), el informe incluirá también ese hecho y las razones para ello.

(k) Si el comité de protestas decide no celebrar la audiencia sin la presencia de una *parte*, o cuando el comité de protestas se haya marchado de la regata y se reciba un informe alegando una infracción a la regla 69.1(a), el comité de regatas o la autoridad organizadora pueden designar al mismo o a un nuevo comité de protestas para actuar según esta regla. Si el comité de protestas decide que no resulta factible celebrar una audiencia, recogerá toda la información disponible y, si las acusaciones parecen justificadas, presentará un informe ante la autoridad nacional de la persona o, en el caso de las regatas principales enumeradas en el Código Ético de World Sailing, a World Sailing.

69.3 Acción por una Autoridad Nacional y por World Sailing

Los procedimientos, responsabilidades y facultades disciplinarias de las autoridades nacionales y de World Sailing se especifican en el Código de Ética de World Sailing. Bajo este código, las autoridades nacionales y World Sailing pueden imponer nuevas sanciones, incluida la suspensión de elegibilidad

SECCION D
APELACIONES

70 APELACIONES Y SOLICITUDES A UNA AUTORIDAD NACIONAL

70.1 A menos que la regla 70.3 sea de aplicación, una *parte* en una audiencia puede apelar ante la autoridad nacional la decisión de un comité de protestas o el procedimiento que ha seguido, pero no los hechos probados. Además, una *parte* puede apelar cuando el comité de protestas no haya celebrado una audiencia o no haya tomado una decisión.

70.2 Un comité de protestas puede solicitar a la autoridad nacional confirmación o rectificación de su decisión.

70.3 No habrá derecho a apelar las decisiones:

(a) de un jurado internacional constituido conforme al Apéndice N.

(b) cuando resulten esenciales para determinar con prontitud el resultado de una prueba que clasificará a un barco para participar en una etapa posterior de una regata o en una regata ulterior (una autoridad nacional puede prescribir que se requiere su aprobación para tal procedimiento)

(c) adoptadas en una regata abierta solo para barcos inscritos por

(1) una organización afiliada a la autoridad nacional o una persona miembro de tal organización, o

(2) una persona miembro a título personal de la autoridad nacional,

siempre que la autoridad nacional haya otorgado su aprobación para el uso de esta regla, o

(d) adoptadas en una regata en la que el comité de protestas esté constituido conforme al Apéndice N, excepto que solo dos de sus miembros precisan ser Jueces Internacionales, y siempre que la autoridad nacional, tras consultarlo con World Sailing, haya otorgado su aprobación para el uso de esta regla.

Sin embargo, las letras (b), (c) y (d) se aplicarán únicamente cuando así se establezca en el anuncio o en las instrucciones de regata.

70.4 En las reglas 70 a 72, "autoridad nacional" significa aquella a la que está asociada la autoridad organizadora conforme a la regla 89.1. Sin embargo, si los barcos pasan por aguas de más de una autoridad nacional mientras están *en regata*, se enviará la apelación o solicitud a la autoridad nacional donde esté situada la línea de llegada, a menos que las instrucciones de regata señalen una autoridad nacional diferente.

70.5 Las apelaciones y solicitudes se harán conforme al Apéndice R.

71 DECISIONES DE LA AUTORIDAD NACIONAL

71.1 Una persona que tiene un *conflicto de intereses* o que fue miembro del comité de protestas no podrá tomar parte alguna en la discusión o decisión de una apelación o de una solicitud de confirmación o de rectificación.

71.2 La autoridad nacional aceptará los hechos probados por el comité de protestas a menos que se aplique la regla R5.

71.3 La autoridad nacional puede:

(a) confirmar, cambiar o anular una decisión de un comité de protestas (incluyendo una decisión acerca de la validez o una decisión bajo la regla 69),

(b) ordenar la reapertura de una audiencia, u

(c) ordenar que se celebre una nueva audiencia por el mismo comité de protestas o un nuevo comité de protestas (que puede ser nombrado por la autoridad nacional).

71.4 Si la autoridad nacional ordena la reapertura de una audiencia, podrá limitar el alcance de la misma a las cuestiones que considere apropiadas.

71.5 Si la autoridad nacional decide que un barco que fue *parte* infringió una *regla* y no se ha exonerado, lo penalizará, independientemente del hecho de que ese barco o esa *regla* hayan sido mencionados en la decisión del comité de protestas.

71.6 La decisión de la autoridad nacional es definitiva. La autoridad nacional enviará su decisión por escrito a todas las *partes* y al comité de protestas, quienes quedarán obligados por ella.

72 INTERPRETACIONES

Un club u otra organización afiliada a una autoridad nacional puede solicitar a dicha autoridad una interpretación de las *reglas*, a condición de que no esté involucrada ninguna *protesta* o solicitud de reparación que pueda ser apelada. Esta interpretación no será utilizada para modificar una decisión anterior de un comité de protestas.

PARTE 6
INSCRIPCIÓN Y REQUISITOS

75 INSCRIBIRSE EN UNA REGATA

Para inscribirse en una regata, un barco deberá cumplir los requisitos de la autoridad organizadora de la regata. Un barco será inscrito por:

(a) un miembro de un club o de otra organización afiliada a una autoridad nacional miembro de World Sailing,

(b) por dicho club u organización, o

(c) por un miembro de una autoridad nacional miembro de World Sailing.

76 EXCLUSIÓN DE BARCOS O PARTICIPANTES

76.1 La autoridad organizadora o el comité de regatas pueden rechazar o anular la inscripción de un barco o excluir a un participante, a condición de que

(a) lo hagan antes de la salida de la primera prueba, tras recibir la inscripción del barco o del participante, y

(b) declaren un motivo adecuado para hacerlo.

Si el barco o el participante lo solicita, se le dará el motivo por escrito y con prontitud.

76.2 Sin embargo, la autoridad organizadora o el comité de regatas no rechazarán o anularán la inscripción de un barco ni excluirán a un participante

(a) a causa de la publicidad, siempre que el barco o el participante cumplan con el Código de Publicidad de World Sailing, ni

(b) en los campeonatos mundiales y continentales cuando la inscripción esté dentro de las cuotas establecidas sin antes obtener la aprobación de la Asociación de la Clase World Sailing correspondiente (o del Offshore Racing Congress) o de World Sailing.

76.3 El barco o el participante puede solicitar una reparación si considera que el rechazo o la exclusión son impropios o que se ha infringido la regla 76.2.

77 IDENTIFICACIÓN EN LAS VELAS

Todo barco deberá cumplir con lo exigido en el Apéndice G que regula el emblema de clase, las letras de nacionalidad y los números de velas.

78 CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE CLASE; CERTIFICADOS

78.1 Cuando un barco esté *en regata*, su propietario y cualquier otro responsable del mismo debe garantizar que el barco se mantiene de modo que cumpla con sus reglas de clase y que su certificado de medición o de rating, cuando sea exigible, permanece válido. Además, el barco cumplirá lo anterior en los momentos señalados en las reglas de clase, el anuncio o las instrucciones de regata. Cuando una regla establece que la penalización por el incumplimiento de una regla de clase puede ser menor que la descalificación, se aplicará la misma penalización al incumplimiento de esta regla.

78.2 Cuando una *regla* exija que se exhiba un certificado válido o se verifique su existencia antes de que un barco *regatee* y no lo pueda hacer, el barco podrá *regatear* a condición de que el *comité* apropiado reciba una declaración firmada por el responsable afirmando que existe un certificado válido. El barco presentará el certificado o hará lo necesario para que el *comité* apropiado pueda verificar su existencia antes de la salida del último día de la regata o de la primera serie, lo que suceda antes. La penalización por infringir esta regla es la descalificación sin previa audiencia en todas las pruebas de la regata.

79 CATEGORIZACIÓN

Si el anuncio de regatas o las reglas de clase establecen que algunos o todos los participantes deben cumplir requisitos de categorización, dicha categorización se llevará a cabo tal como está descrito en el Código de Categorización de Regatistas de World Sailing.

80 REGATA REPROGRAMADA

Cuando una regata ha sido reprogramada para otras fechas diferentes a las que establece el anuncio de regata, todos los barcos inscritos serán avisados. El comité de regatas puede aceptar nuevos inscritos que cumplan con todos los requisitos de inscripción excepto el plazo límite de inscripción original.

PARTE 7
ORGANIZACIÓN DE REGATAS

85 MODIFICACIONES A LAS REGLAS

85.1 Una modificación de una *regla* hará una referencia específica a la *regla* e indicará la modificación. Por modificación de una *regla* se entiende tanto una adición como una supresión total o parcial de ella.

85.2 La modificación de alguno de los siguientes tipos de *regla*, se efectuará únicamente como se indica a continuación.

Tipo de regla	*Modificación sólo si lo permite*
Reglamento de regatas	Regla 86
Regla de un código de World Sailing	Una regla de ese código
Prescripción de una autoridad nacional	Regla 88.2
Regla de clase	Regla 87
Regla del anuncio de regatas	Regla 89.2(b)
Regla de instrucciones de regata	Regla 90.2(c)
Regla de cualquier otro documento que rige la regata	Una regla del propio documento

86 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DE REGATAS

86.1 No se puede modificar una regla del reglamento de regatas salvo si así lo permite la misma regla o de la manera siguiente:

(a) Las prescripciones de una autoridad nacional pueden modificar una regla del reglamento excepto las Definiciones; las reglas de la Introducción; las Partes 2 o 7; las reglas 1, 2, 3, 5, 6, 42, 43, 47, 50, 63.3, 69, 70, 71, 72, 75, 76.2(b) o 79; una regla de un apéndice que modifique alguna de las anteriores; los Apéndices H o N, o una regla en uno de los Códigos de World Sailing enumerados en la regla 6.1.

(b) El anuncio o las instrucciones de regata pueden modificar una regla del reglamento, excepto las reglas 4, 76.1 o 76.2(a), el Apéndice R y las reglas enumeradas en la regla 86.1(a).

(c) Las reglas de clase pueden modificar únicamente las reglas 42, 49, 51, 52, 53, 54, 55 y 78.2.

86.2 Como excepción a la regla 86.1, en limitadas circunstancias, World Sailing puede autorizar cambios a las reglas del reglamento para una determinada regata internacional. Esta autorización deberá ser expresada en una carta de aprobación dirigida a la autoridad organizadora y en el anuncio de regatas, y la carta será expuesta en el tablón oficial de avisos.

86.3 Si una autoridad nacional así lo prescribe, las restricciones expresadas en la regla 86.1 no se aplican si las reglas se modifican con el fin de desarrollar o de ensayar reglas propuestas. También puede prescribir que se necesita su aprobación para tales modificaciones.

87 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE CLASE

El anuncio de regatas puede modificar una regla de clase solo 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.

88 PRESCRIPCIONES NACIONALES

88.1 Prescripciones de Aplicación

Las prescripciones que se aplican en una regata son las de la autoridad nacional con la que esté asociada la autoridad organizadora de acuerdo con la regla 89.1. Sin embargo, si los barcos pasan por aguas de más de una autoridad nacional mientras están *en regata*, el anuncio de regatas deberá identificar las prescripciones que se aplican y cuándo se aplican.

88.2 Modificaciones a las Prescripciones

El anuncio o las instrucciones de regata pueden modificar una prescripción. Sin embargo, una autoridad nacional puede restringir que se hagan modificaciones a sus prescripciones con una prescripción a esta regla, siempre que lo solicite a World Sailing y ésta lo apruebe. Las prescripciones así restringidas no podrán ser modificadas.

89 AUTORIDAD ORGANIZADORA; ANUNCIO DE REGATA; NOMBRAMIENTO DE COMITÉS

89.1 Autoridad Organizadora

Las regatas serán organizadas por una autoridad organizadora, que deberá ser:

(a) World Sailing;

(b) una autoridad nacional miembro de World Sailing;

(c) un club afiliado;

(d) una organización afiliada que no sea un club y, si así lo prescribe la autoridad nacional, con la aprobación de la autoridad nacional o conjuntamente con un club afiliado;

(e) una asociación de clase no afiliada, ya sea con la aprobación de la autoridad nacional o conjuntamente con un club afiliado;

(f) dos o más de las organizaciones enunciadas anteriormente;

(g) un organismo no afiliado conjuntamente con un club afiliado al cual pertenece y que lo controla. La autoridad nacional del club puede prescribir que se necesita su aprobación para una regata de este tipo; o

(h) un organismo no afiliado conjuntamente con un club afiliado al cual no pertenece y que no lo controla, si así lo aprueban World Sailing y la autoridad nacional del club.

Para la regla 89.1, una organización es afiliada si está afiliada a la autoridad nacional de la sede; en caso contrario la organización es no afiliada. Sin embargo, si los barcos pasan por aguas de más de una autoridad nacional mientras están *en regata,* una organización será afiliada si está afiliada a la autoridad nacional de uno de los puertos de escala.

89.2 Anuncio de Regata; Nombramiento de Comités

(a) La autoridad organizadora publicará por escrito un anuncio de regatas que se ajuste a la regla J1.

(b) El anuncio de regatas puede modificarse siempre que se notifique de forma adecuada.

(c) La autoridad organizadora nombrará un comité de regatas y, cuando ello sea apropiado, un comité de protestas, un comité técnico y árbitros. Sin embargo, World Sailing puede nombrar el comité de regatas, un jurado internacional, un comité técnico y los árbitros de conformidad con sus regulaciones.

90 COMITÉ DE REGATAS; INSTRUCCIONES DE REGATA; PUNTUACIÓN

90.1 Comité de Regatas

El comité de regatas dirigirá la regata según las directrices de la autoridad organizadora y según establecen las *reglas*.

90.2 Instrucciones de Regata

(a) El comité de regatas publicará por escrito unas instrucciones de regata que se ajusten a la regla J2.

(b) Cuando ello sea apropiado, para una regata en el que se esperan inscripciones de otros países, las instrucciones de regata incluirán, en inglés, las prescripciones nacionales que sean de aplicación.

(c) Las instrucciones de regata pueden ser modificadas siempre que la modificación se haga por escrito y se publique en el tablón oficial de avisos dentro del tiempo establecido en las instrucciones de regata o, si se hacen en el agua, serán comunicadas a cada barco antes de su señal de atención. Las modificaciones orales sólo pueden darse en el agua, y únicamente si el procedimiento está establecido en las instrucciones de regata.

90.3 Puntuación

(a) El comité de regatas puntuará una prueba o la serie según se establece en el Apéndice A, a no ser que el anuncio o las instrucciones de regata especifiquen que se usará algún otro sistema. Se puntuará una prueba siempre que esta no haya sido *anulada* y que un barco *navegue el recorrido* dentro del tiempo límite para la prueba, de haberlo, incluso si más tarde éste se retira después de *terminar* o es descalificado.

(b) Cuando un sistema de puntuación prevé la exclusión de una o más puntuaciones, toda puntuación que consista en Descalificación No Excluible (DNE) será incluida en la puntuación de la serie de cada barco.

(c) Cuando el comité de regatas establezca, por sus propias observaciones o sus notas, que ha cometido un error al puntuar un barco, deberá corregir el error y poner las puntuaciones corregidas a disposición de los participantes.

(d) El comité de regatas cambiará las puntuaciones según le ordene el comité de protestas o la autoridad nacional a consecuencia de decisiones adoptadas de acuerdo con las *reglas*.

(e) A pesar de lo previsto en las reglas 90.3(a), (b), (c) y (d), cuando se prevea en el anuncio de regatas no se modificarán las puntuaciones de una prueba o de la regata que resulten de una acción, incluyendo una corrección de errores, que se haya iniciado más de 24 horas después (lo que suceda más tarde)

(1) de transcurrido el tiempo límite para protestar en la última prueba de la regata;

(2) de haber sido informado de una decisión del comité de protestas tras la última prueba de la regata; o

(3) de publicar los resultados de la regata.

No obstante, excepcionalmente, se modificarán las puntuaciones a resultas de una decisión bajo las reglas 6, 69 o 71. El anuncio de regatas puede modificar la expresión ’24 horas’ por un tiempo diferente.

91 COMITÉ DE PROTESTAS

Un comité de protestas será:

(a) un comité nombrado por la autoridad organizadora o por el comité de regatas (para regatas determinadas dentro de su jurisdicción una autoridad nacional puede prescribir un número mínimo de miembros del comité), o

(b) un jurado internacional nombrado por la autoridad organizadora o como se indica en las regulaciones de World Sailing. (Estará compuesto de acuerdo con la regla N1 y tendrá la autoridad y responsabilidades establecidas por la regla N2. Una autoridad nacional puede prescribir que se necesita su aprobación para el nombramiento de jurados internacionales para las regatas dentro de su jurisdicción, excepto las regatas de World Sailing o cuando aquellos sean nombrados por la World Sailing según la regla 89.2(c)); o

(c) un comité nombrado por la autoridad nacional según la regla 71.3(c).

92 COMITE TECNICO

92.1 Un comité técnico será un comité de al menos un miembro y será nombrado por la autoridad organizadora o el comité de regatas o de la manera prescrita en las regulaciones de World Sailing.

92.2 El comité técnico desempeñará inspecciones de equipamiento y medición de la regata según las directrices de la autoridad organizadora y como establecen las *reglas*.

APÉNDICE A
PUNTUACIÓN

Véase la regla 90.3.

A1 NÚMERO DE PRUEBAS

El número de pruebas programado y el número de pruebas que han de puntuarse para constituir una serie se establecerá en el anuncio o en las instrucciones de regata; véase la regla 90.3(a).

A2 PUNTUACIÓN DE UNA SERIE

A2.1 La puntuación de la serie de cada barco será, de acuerdo con la regla 90.3(b), la suma de las puntuaciones de cada prueba excluyendo su peor puntuación. No obstante, el anuncio o las instrucciones de regata pueden establecer un arreglo distinto, indicando, por ejemplo, que no se excluirá ninguna puntuación, que se excluirán dos o más puntuaciones, o que se excluirá un determinado número de puntuaciones siempre que se haya puntuado un determinado número de pruebas. Si un barco tiene dos o más peores puntuaciones idénticas, se excluirán las puntuaciones más cercanas al comienzo de la serie. Vence el barco con la menor puntuación de su serie, y los demás serán clasificados consecuentemente.

A2.2 Si un barco se ha inscrito en cualquier prueba de una serie, será puntuado en la serie total.

A3 HORAS DE SALIDA Y POSICIONES DE LLEGADA

La hora de salida de un barco será la de su señal de salida, y el orden en el que los barcos *terminan* una prueba determinará sus posiciones de llegada. Sin embargo, cuando se use un sistema de compensación o de rating, el tiempo corregido de un barco determinará su posición de llegada.

A4 SISTEMA DE PUNTUACIÓN

Se aplicará este Sistema de Puntuación Baja a no ser que el anuncio o las instrucciones de regata especifiquen que se usará otro sistema; véase la regla 90.3(a).

Cada barco que *termina* una prueba, y que después no se retira ni es penalizado ni se le concede una reparación, recibirá las puntuaciones siguientes:

Puesto de llegada	*Puntos*
Primero	1
Segundo	2
Tercero	3
Cuarto	4
Quinto	5
Sexto	6
Séptimo	7
Cada puesto siguiente	Sumar 1 punto

A5 PUNTUACIONES DETERMINADAS POR EL COMITÉ DE REGATAS

A5.1 Cuando un comité de regata determine que un barco:

(a) no *navegó el recorrido*,

(b) no cumplió con las reglas 30.2, 30.3, 30.4 o 78.2, o

(c) se retiró o se penalizó conforme a la regla 44.3(a),

puntuará al barco consecuentemente sin una audiencia. Únicamente el comité de protestas puede realizar otras acciones sobre la puntuación que empeoren la puntuación de un barco.

A5.2 Un barco que no *navegó el recorrido*, se retiró o fue descalificado, recibirá la puntuación correspondiente a un puesto de llegada igual al número total de barcos inscritos en la serie más un puesto. Un barco que es penalizado por la regla 30.2 o que acepta una penalización de acuerdo con la regla 44.3(a) recibirá su puntuación conforme establece la regla 44.3(c).

A5.3 Si el anuncio de regatas o las instrucciones de regata determinan que se aplica la regla A5.3, la regla A5.2 se modifica en el sentido que un barco que llegó al área de salida pero no *navegó el recorrido,* se retiró o fue descalificado, recibirá la puntuación correspondiente a un puesto de llegada igual al número de barcos que llegaron a la zona de salida más un puesto, y un barco que no llegó a la zona de salida recibirá la puntuación correspondiente a un puesto de llegada igual al número total de barcos inscritos en la serie más un puesto.

A6 AJUSTES A LAS POSICIONES Y PUNTUACIONES DE OTROS BARCOS

A6.1 Si un barco es descalificado de una prueba o se retira después de *terminar*, o es puntuado como No *navegó el recorrido*, los barcos con peor posición de llegada que él mejorarán un puesto.

A6.2 Si el comité de protestas decide conceder una reparación ajustando la puntuación de un barco, no se cambiarán las puntuaciones de los otros barcos, a menos que el comité de protestas resuelva otra cosa.

A7 EMPATES EN UNA PRUEBA

Si los barcos están empatados en la línea de llegada o si se usa un sistema de compensación y los barcos tienen iguales tiempos compensados, los puntos para el puesto en el que los barcos han empatado y para el puesto(s) inmediatamente posterior(es) se sumarán y se dividirán en partes iguales. Los barcos empatados para un premio lo compartirán o recibirán premios iguales.

A8 EMPATES EN UNA SERIE

A8.1 Si hay un empate en las puntuaciones de una serie entre dos o más barcos, se relacionarán las puntuaciones de cada barco ordenadas de mejor a peor, y en la primera puntuación(es) donde haya una diferencia, el empate se resolverá a favor del barco(s) con la mejor puntuación. No se utilizará ninguna de las puntuaciones excluidas.

A8.2 Si aún persiste el empate entre dos o más barcos serán clasificados en el orden de las puntuaciones que hayan obtenido en la última prueba. Cualquier empate remanente se deshará usando las puntuaciones obtenidas por los barcos empatados en la penúltima prueba, y así sucesivamente hasta romper todos los empates. Se usarán esas puntuaciones incluso si alguna de ellas son puntuaciones excluidas

A9 ORIENTACIÓN PARA LAS REPARACIONES

Si el comité de protestas decide conceder reparación ajustando la puntuación de un barco en una prueba, se le aconseja que le otorgue una puntuación

(a) igual al promedio de puntos, redondeado a la décima de punto más cercana (redondear 0,05 hacia arriba), de sus puntuaciones en todas las pruebas de la serie excepto en la prueba en cuestión;

(b) igual al promedio de puntos, redondeado a la décima de punto más cercana (redondear 0,05 hacia arriba), de sus puntuaciones en todas las pruebas anteriores a la prueba en cuestión; o

(c) basada en la posición del barco en la prueba en el momento del incidente que justificó la reparación.

A10 ABREVIATURAS PARA LAS CLASIFICACIONES

Se utilizarán las siguientes abreviaturas para registrar las circunstancias que se indican:

DNC No *salió*; no se acercó a la zona de salida

DNS No *salió* (distinto a DNC y OCS)

OCS No *salió*; en el lado del recorrido de la línea de salida al darse su señal de salida y no *salió*, o infringió la regla 30.1

ZFP 20% de penalización conforme a la regla 30.2

UFD Descalificación por la regla 30.3

BFD Descalificación por la regla 30.4

SCP Penalización de Puntuación impuesta

NSC No *navegó el recorrido* (y que no sea DNC, DNS, OCS ni DNF)

DNF No *terminó*

RET Retirado

DSQ Descalificación

DNE Descalificación que no es excluible.

RDG Recibió reparación

DPI Penalización discrecional

APÉNDICE B
REGLAS DE REGATA DE WINDSURF EN FLOTA

La competición de windsurfing en flota (incluyendo pruebas maratón) se regirá por el Reglamento de Regatas a Vela *con las modificaciones de este apéndice. El término 'barco' en otros lugares de las* ***reglas*** *significa 'tabla' o 'barco', según corresponda. Una prueba maratón es una prueba programada para durar más de una hora.*

Nota: En el sitio web de World Sailing pueden encontrarse enlaces para las reglas de otros formatos o tipos de competición de windsurf.

MODIFICACIONES A LAS DEFINICIONES

Las definiciones de *Espacio en Baliza* y *Amura (Bordada), de Estribor o de Babor* se suprimen y se remplazan por:

Espacio en Baliza *Espacio en Baliza* para una tabla es el *espacio* que necesita para navegar a su *rumbo debido* para rodear o pasar la *baliza*.

Amura (Bordada), de Estribor o de Babor Una tabla está en la *amura (bordada)* de *estribor* o de *babor (amurada a babor o estribor)* correspondiente a la mano que el participante tendría más cerca del mástil si estuviera navegando en posición normal, con ambas manos sobre la botavara y sin cruzar los brazos. Una tabla está *amurada a estribor* cuando es la mano derecha del participante la que estaría más cerca del mástil y está *amurada a babor* cuando es la mano izquierda.

La definición de *Zona* se suprime.

Se añaden las siguientes definiciones:

Volcada Una tabla está *volcada* cuando está sin control porque su vela o el participante están en el agua.

Rodeando o Pasando Una tabla está *rodeando o pasando* una *baliza* desde el momento en que su *rumbo debido* es empezar a maniobrar para rodearla o pasarla, hasta que la haya rodeado o pasado.

B1 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 1

[No hay modificaciones]

B2 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 2

13 VIRANDO POR AVANTE

La regla 13 se modifica por:

Después de que una tabla pasa de proa al viento, deberá *mantenerse separada* de otras tablas hasta que su vela porte. Durante ese tiempo las reglas 10, 11 y 12 no se aplican. Si dos tablas están sujetas al mismo tiempo a esta regla, la que está en el lado de babor o a popa de la otra deberá *mantenerse separada.*

16.1 ALTERAR EL RUMBO O CAMBIAR LA POSICIÓN DEL EQUIPAMIENTO

La regla 16.1 se modifica por:

Cuando una tabla con derecho de paso altera su rumbo o cambia la posición de su equipamiento, dará a la otra tabla *espacio* para *mantenerse separada*.

17 EN LA MISMA BORDADA ANTES DE UNA SALIDA AL TRAVES

Se modifica la regla 17 por:

Cuando, tras la señal de atención, el rumbo hacia la primera *baliza* esté aproximadamente a noventa grados del viento verdadero, una tabla que, durante los últimos 30 segundos antes de su señal de salida, quede *comprometida* por *sotavento* de otra que está en su misma *bordada, mientras sigan comprometidas* no navegará más al viento que su rumbo más corto hacia la primera *baliza* atravesando la línea de salida si al hacerlo la otra tabla precisara reaccionar para evitar un contacto, a menos que al hacerlo navegue con prontitud por detrás de la otra tabla.

18 ESPACIO EN BALIZA

18.1 Cuándo se aplica la regla 18

La primera frase de la regla 18.1(a) se modifica por:

La regla 18 se aplica entre tablas cuando tienen que dejar una *baliza* por la misma banda y al menos una de ellas está *rodeándola o pasándola*.

18.2 Dar Espacio en Baliza

La regla 18.2(a) se modifica por:

(a) Cuando la primera de dos tablas está *rodeando* o *pasando* la *baliza*,

(1) si las tablas están comprometidas, la tabla exterior dará *espacio en baliza* a la tabla interior;

(2) si las tablas no están *comprometidas*, la tabla que en ese momento está *libre a popa* dará *espacio en baliza* a la otra.

Cuando la regla 18.2(a) exija a una tabla dar *espacio en baliza*, continuará haciéndolo mientras esta regla siga siendo de aplicación, incluso si posteriormente el *compromiso* se rompe o se establece un nuevo *compromiso.*

La regla 18.2(b) se modifica por:

(b) La regla 18.2(a) deja de aplicarse si la tabla con derecho a *espacio en baliza* pasa de proa al viento.

Se suprime la regla 18.3.

18.4 Trasluchar o Arribar

La regla 18.4 se modifica por:

Cuando una tabla con derecho de paso y *compromiso* interior tenga que trasluchar o arribar en una *baliza* para navegar a su *rumbo debido,* hasta que trasluche o arribe no se alejará de la *baliza* más que lo necesario para navegar a ese rumbo. La regla 18.4 no se aplica en las *balizas* de una puerta.

22 VOLCADO; VARADO; EN SALVAMENTO

La regla 22 se modifica por:

22.1 Si ello es posible, una tabla evitará a otra que está *volcada* o que no ha recuperado el control después de haber *volcado*, o que está varada, o tratando de ayudar a una embarcación o persona en peligro.

22.2 Si ello es posible, una tabla que está *volcada* o varada no realizará acción alguna para obstaculizar a otra tabla.

23 INTERFERIR CON OTRA TABLA; VELA FUERA DEL AGUA

Se añade una nueva regla 23.3

23.3 Excepto si ha *volcado* accidentalmente, una tabla deberá tener su vela fuera del agua y en una posición normal durante el último minuto antes de su señal de salida.

B3 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 3

26 SISTEMAS DE SALIDA

La regla 26 se modifica por:

26.1 Sistema 1 (Salidas en contra del Viento)

Se dará la salida de las pruebas usando las siguientes señales. Los tiempos se cronometrarán desde las señales visuales; la ausencia de una señal fónica no se tomará en cuenta.

Minutos antes de la señal de salida	*Señal visual*	*Señal fónica*	*Significado*
5 *	Bandera de Clase	Una	Señal de atención
4	P, I, U, o bandera negra	Una	Señal de preparación
1	Bandera de Preparación arriada	Una larga	Un minuto
0	Bandera de Clase arriada	Una	Señal de salida

***** o conforme establezcan el anuncio o las instrucciones de regata

La señal de atención para cada clase sucesiva se dará junto con o después de la señal de salida de la clase precedente.

26.2 Sistema 2 (para Salidas al Través)

Se dará la salida de las pruebas usando las siguientes señales. Los tiempos se cronometrarán desde las señales visuales; la ausencia de una señal fónica no se tomará en cuenta.

Minutos antes de la señal de salida	*Señal visual*	*Señal fónica*	*Significado*
3	Bandera de Clase		Señal de aviso
2	Bandera roja; señal de aviso arriada	Una	Señal de atención
1	Bandera amarilla; bandera roja arriada	Una	Señal de preparación
1/2	Bandera amarilla arriada		30 segundos
0	Bandera verde	Una	Señal de salida

26.3 Sistema 3 (para salidas desde la playa)

(a) Hay salida desde la playa cuando la línea de salida esté en la playa o tan próxima a ella que el participante debe estar de pie en el agua haciendo fondo para *salir*.

(b) Se numerarán las estaciones de salida de forma que la estación 1 sea la situada más a barlovento. Salvo que las instrucciones de regata establezcan un sistema diferente, la estación de salida de cada tabla será determinada:

(1) por ranking (la tabla mejor clasificada en la estación 1, la siguiente mejor clasificada en la estación 2, y así sucesivamente, o

(2) mediante sorteo.

(c) Una vez que las tablas hayan sido llamadas para ocupar sus puestos, el comité de regatas dará la señal de preparación mostrando una bandera roja con una señal fónica. La señal de salida se dará en cualquier momento tras la señal de preparación arriando la bandera roja con una señal fónica.

(d) Tras la señal de salida cada tabla tomará la ruta más corta desde su estación de salida hasta el agua y, seguidamente, hasta alcanzar su posición de navegación sin interferir con otras tablas. Se aplican las reglas de la parte 2 cuando el participante tenga sus dos pies sobre la tabla.

30 PENALIZACIONES EN LA SALIDA

Se suprime la regla 30.2.

31 TOCAR UNA BALIZA

La regla 31 se modifica por:

Una tabla puede tocar una *baliza* pero no puede sujetarse a ella.

B4 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 4

42 PROPULSIÓN

La regla 42 se modifica por:

Una tabla será impulsada únicamente por la acción del viento sobre la vela y por la acción del agua sobre el casco o sus apéndices. Sin embargo, se permite el bombeo y abaniqueo repetido de la vela. No se propulsará la tabla remando, nadando o caminando.

44 PENALIZACIONES EN EL MOMENTO DEL INCIDENTE

La regla 44 se modifica por:

44.1 Penalizarse

Una tabla que puede haber infringido una o más reglas de la Parte 2 en un incidente ocurrido mientras está *en regata*, puede realizar una Penalización de Un Giro de 360º. Alternativamente, el anuncio o las instrucciones de regata pueden establecer el uso de otro tipo de penalización, en cuyo caso la penalización indicada sustituirá a la Penalización de Un Giro de 360°. Sin embargo, si la tabla causó lesiones o daños de consideración o, si a pesar de haberse penalizado, obtuvo una ventaja significativa en la prueba o en la serie como consecuencia de su infracción, su penalización deberá ser retirarse.

44.2 Penalización de Un Giro de 360º

Después de separarse claramente de otras tablas tan pronto como sea posible después del incidente, una tabla hace una Penalización de Un Giro de 360º efectuando con prontitud un giro de 360º sin exigencia de realizar una virada por avante o una trasluchada. Cuando una tabla se penalice en o cerca de la línea de llegada, su casco deberá estar completamente en el lado del recorrido de la línea antes de que *termine*.

50 VESTIMENTA Y EQUIPO DE UN PARTICIPANTE

La regla 50.1(a) se modifica por:

(a) Un participante no usará ni llevará vestimenta o equipo cuyo propósito sea aumentar su peso. Sin embargo, un participante puede llevar un recipiente para bebida con una capacidad máxima de un litro y medio.

PARTE 4. REGLAS QUE SE SUPRIMEN

Se suprimen las reglas 45, 48.2, 49, 50.1(c), 50.2, 51, 52, 54, 55 y 56.1.

B5 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 5

60 PROTESTAS

60.2 Intención de Protestar

La regla 60.2(a)(1) se modifica por:

(a) Si una *protesta* se refiere a un incidente observado por el protestante en la zona de regatas:

(1) Si el protestante es una tabla, deberá dar una voz de "Protesto" en la primera oportunidad razonable. Además, también deberá informar al comité de regatas acerca de su intención de protestar tan pronto sea factible después de *terminar* o retirarse.

60.3 Presentación de una Protesta

Añadir a la regla 60.3(a):

Esta regla no se aplica en una prueba que forma parte de una serie eliminatoria que clasificará a una tabla para participar en una etapa posterior de la regata.

60.4 Validez de una Protesta

En la regla 60.4(a)(2) eliminar las palabras "ni presenció el incidente".

61 REPARACIÓN

61.4 Decisiones sobre Reparaciones

En las reglas 61.4(b)(2) y 61.4(b)(3) modificar las palabras "lesión o daño físico" por "lesión, daño físico o *vuelco*."

63 CELEBRACIÓN DE AUDIENCIAS

63.4 Procedimiento de la Audiencia

Añadir a la regla 63.4:

No obstante, para una prueba que forma parte de una serie eliminatoria que clasificará a una tabla para participar en una etapa posterior de la regata, no es preciso que las *protestas* o solicitudes de reconsideración se presenten por escrito; se expondrán oralmente a un miembro del comité de protestas tan pronto como sea razonablemente posible después de la prueba. El comité de protestas puede obtener las pruebas del modo que estime apropiado y puede comunicar su decisión verbalmente..

63.5 Decisiones

La regla 63.5(d) se modifica por:

(d) Si el comité de protestas tiene dudas acerca de la medición de una tabla, el significado de una regla de clase o el daño ocasionado a una tabla, trasladará sus preguntas, junto con los hechos relevantes, a una autoridad responsable de interpretar la regla. Al resolver, el comité deberá regirse por la respuesta de la autoridad.

63.6 Informar a las Partes y a Otros

Añadir a la regla 63.6(b):

Esta regla no se aplica en una prueba que forma parte de una serie eliminatoria que clasificará a una tabla para participar en una etapa posterior de la regata.

70 APELACIONES Y SOLICITUDES A UNA AUTORIDAD NACIONAL

La regla 70.3(b) se modifica por:

(b) cuando resulten esenciales para determinar con prontitud el resultado de una prueba que clasificará a una tabla para participar en una regata ulterior (una autoridad nacional puede prescribir que se requiere su aprobación para tal procedimiento)

Añadir nueva regla 70.3(e):

(e) adoptadas en una serie eliminatoria que clasificará a una tabla para participar en una etapa posterior de la regata.

B6 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 6

78 CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE CLASE; CERTIFICADOS

Añadir a la regla 78.1: “Cuando así lo prescriba World Sailing, un elemento numerado y fechado colocado en la tabla y en su orza, aleta y aparejo tendrá los efectos de un certificado de medición.”

B7 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 7

90 COMITÉ DE REGATAS; INSTRUCCIONES DE REGATA; PUNTUACIÓN

La última frase de la regla 90.2(c) se modifica por: “Únicamente pueden hacerse modificaciones orales si el procedimiento está establecido en las instrucciones de regata.”

B8 MODIFICACIONES AL APÉNDICE A

A1 NÚMERO DE PRUEBAS; PUNTUACIÓN FINAL

La regla A1 se modifica por:

El número de pruebas programado y el número de pruebas que necesariamente han de puntuarse para constituir una serie se establecerá en el anuncio o las instrucciones de regata; véase la regla 90.3(a). Si una regata incluye más de una disciplina o formato, el anuncio o las instrucciones de regata determinarán cómo se calcula la puntuación final.

A2.1 PUNTUACIÓN DE UNA SERIE

La regla A2.1 se modifica por:

La puntuación de la serie para cada tabla, de conformidad con la regla 90.3(b), será la suma de sus puntuaciones en cada prueba, excluyendo:

(a) su peor puntuación cuando se hayan puntuado de 5 a 11 pruebas, o

(b) sus dos peores puntuaciones cuando se hayan puntuado 12 o más pruebas (véase la regla 90.3(a)).

No obstante, el anuncio o las instrucciones de regata pueden establecer un arreglo distinto. Cuando una tabla tenga dos o más peores puntuaciones iguales, se excluirá(n) la(s) puntuación(es) de la(s) prueba(s) celebrada(s) antes en el conjunto de la serie. Ganará la tabla con menor puntuación en la serie, y las demás serán clasificadas consecuentemente.

A5 PUNTUACIONES DETERMINADAS POR EL COMITÉ DE REGATAS

Añadir nueva regla A5.4:

A5.4 Para una prueba que forma parte de una serie eliminatoria que clasificará a una tabla para participar en una etapa posterior de la regata, una tabla que no *navegó el recorrido*, se retiró o fue descalificada, recibirá la puntuación correspondiente a un puesto de llegada igual al número total de tablas aceptadas a participar en esa prueba.

A8 EMPATES EN UNA SERIE

La regla A8 se modifica por:

A8.1 Si hay un empate en las puntuaciones de una serie entre dos o más tablas, se relacionarán las puntuaciones excluidas de cada tabla ordenadas de mejor a peor, y en la primera puntuación(es) donde haya una diferencia, el empate se resolverá a favor de la(s) tabla(s) con la mejor puntuación excluida.

A8.2 Si el empate permanece entre dos o más tablas, se relacionarán las puntuaciones de cada tabla, incluyendo las puntuaciones excluidas, ordenadas de mejor a peor, y en la primera puntuación(es) donde haya una diferencia, el empate se resolverá a favor de la(s) tabla(s) con la mejor puntuación. Se usarán esas puntuaciones incluso si alguna de ellas son puntuaciones excluidas.

A8.3 Si aún persiste el empate entre dos o más tablas, serán clasificadas en el orden de las puntuaciones que hayan obtenido en la última prueba. Cualquier empate remanente se deshará usando las puntuaciones obtenidas por las tablas empatadas en la penúltima prueba, y así sucesivamente hasta romper todos los empates. Se usarán esas puntuaciones incluso si alguna de ellas son puntuaciones excluidas.

B9 MODIFICACIONES AL APÉNDICE G

G1 TABLAS DE CLASES DE WORLD SAILING

G1.3 Posición

La regla G1.3 se modifica por:

El emblema de la clase se mostrará una sola vez en cada una de las caras de la vela, dentro de la zona situada por encima de una línea trazada perpendicularmente desde un punto en el grátil de la vela situado a un tercio de la distancia desde el puño de driza a la botavara. Las letras de nacionalidad y los números de vela estarán situados en el tercio central de la vela por encima de la botavara, claramente separados de la publicidad. Serán negros sobre un fondo opaco blanco y estarán situados a la misma altura en ambas caras de la vela. El fondo blanco deberá sobresalir como mínimo 30mm por cada lado de los caracteres. Entre las letras de nacionalidad y el número de vela se pondrá un guion (“-”) y el espacio entre los caracteres será el adecuado para poder leerse.

APÉNDICE C
REGLAS PARA REGATAS DE MATCH RACE

Las pruebas de tipo "match" se regirán por el Reglamento de Regatas a Vela *con las modificaciones de este Apéndice. A menos que se prescriba otra cosa en el anuncio o en las instrucciones de regata los "matches" serán arbitrados.*

Nota: En la página web de World Sailing se encuentran disponibles modelos de Anuncio de Regata, Instrucciones de Regata, y Reglas para Regatas de Match Race para participantes con discapacidad visual.

C1 TERMINOLOGÍA

"Participante" significa el patrón, equipo o barco según resulte apropiado para la regata. Un "flight" significa dos o más "matches" comenzados en la misma secuencia de salidas.

C2 MODIFICACIONES A LAS DEFINICIONES Y A LAS REGLAS DE LAS PARTES 1, 2, 3 Y 4

C2.1 La definición de *Terminar* se modifica por:

Terminar Un barco *termina* cuando, después de su señal de salida, cualquier parte de su casco cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido después de cumplir todas las penalizaciones. Sin embargo, cuando conforme a la regla C7.2 (d) las penalizaciones se anulan después de que uno o ambos barcos han *terminado*, se considerará que cada uno *terminó* cuando cruzó la línea. Un barco no ha *terminado* si continúa *navegando el recorrido*.

C2.2 La definición de *Espacio en Baliza* se modifica por:

Espacio en Baliza El *espacio* que necesita un barco para navegar a su *rumbo debido* para rodear o pasar la *baliza*, y el *espacio* para pasar una *baliz*a de llegada después de *terminar*.

C2.3 Añadir a la definición de *Rumbo Debido*: "Un barco que se está penalizando o que maniobra para penalizarse no está navegando un *rumbo debido*."

C2.4 En la definición de *Zona* la distancia se modifica por dos esloras.

C2.5 Se añade una nueva regla 7 a la Parte 1:

7 ULTIMO PUNTO DE CERTEZA

Los árbitros asumirán que el estado de un barco o su relación con otro barco no ha cambiado hasta que tengan la certeza de que lo ha hecho.

C2.6 La regla 13 se modifica por

13 VIRANDO POR AVANTE O TRASLUCHANDO

13.1 Después de que un barco pasa de proa al viento, deberá *mantenerse separado* de otros barcos hasta que esté en un rumbo de ceñida.

13.2 Después de que el pujamen de la mayor de un barco navegando en popa cruza la línea de crujía, dicho barco deberá *mantenerse separado* de otros barcos hasta que la mayor porte, o hasta que ya no esté navegando en popa.

13.3 Mientras se aplican las reglas 13.1 o 13.2, las reglas 10, 11 y 12 no son de aplicación. Sin embargo, si dos barcos están sujetos al mismo tiempo a las reglas 13.1 o 13.2, el que está a babor o a popa del otro deberá *mantenerse separado.*

C2.7 La regla 16.2 se modifica por:

16.2 Además, cuando barcos en *amuras* opuestas naveguen hacia una *baliza* que esté a barlovento suyo, el barco *amurado a estribor* no arribará hasta un rumbo que esté a más de noventa grados del viento verdadero y que esté por debajo de su *rumbo debido*, si como resultado el barco *amurado a babor* tiene que alterar inmediatamente su rumbo para continuar *manteniéndose separado*.

C2.8 La regla 17 se suprime.

C2.9 La regla 18 se modifica por:

18 ESPACIO EN BALIZA

18.1 Cuándo se Aplica la Regla 18

La regla 18 se aplica entre barcos que tienen que dejar una *baliza* por la misma banda y al menos uno de ellos está dentro de la *zona*. Sin embargo, no se aplica entre un barco que se aproxima a una *baliza* y otro que la está dejando. La regla 18 ya no se aplica entre barcos cuando el que tiene derecho a *espacio en baliza* está en el siguiente tramo y la *baliza* queda a su popa.

18.2 Dar Espacio en Baliza

(a) Cuando el primer barco alcanza la *zona*,

(1) si los barcos están *comprometidos,* el barco que en ese momento es barco exterior dará, de ahí en adelante, *espacio en baliza* al barco interior.

(2) si los barcos no están *comprometidos,* aquel que no ha alcanzado la *zona* dará, de ahí en adelante, *espacio en baliza.*

(b) Si el barco que tiene derecho a *espacio en baliza* sale de la *zona*, pierde su derecho al *espacio en baliza* y la regla 18.2(a) se aplica de nuevo en caso de ser necesario basándose en la relación entre los barcos en el momento en que la regla 18.2(a) se aplique de nuevo.

(c) Cuando un barco quedó *comprometido* por el interior y, desde el momento en que comenzó el *compromiso*, el barco exterior no ha podido dar *espacio en baliza*, la regla 18.2(a) no se aplica entre ellos.

18.3 Virar por Avante o Trasluchar

(a) Si el *espacio en baliza* para un barco incluye un cambio de *amura (bordada*), la virada por avante o la trasluchada no se efectuará más rápidamente que una virada por avante o trasluchada efectuada para navegar su *rumbo debido*.

(b) Cuando un barco con derecho de paso con *compromiso* interior deba cambiar de *amura (bordada)* en una baliza para navegar a su *rumbo debido*, hasta que cambie de *amura (bordada)* no se alejará de la *baliza* más que lo necesario para navegar a ese rumbo. La regla 18.3(b) no se aplica en las *balizas* que conforman una puerta ni en las *balizas* de llegada y un barco será exonerado por infringir esta regla si el rumbo de otro barco no resultó afectado antes de que el barco cambiara de *amura*.

C2.10 La regla 20.4(a) se modifica por:

(a) además de las voces de aviso se exige que el timonel efectúe las siguientes señales con su brazo:

(1) para pedir “Espacio para Virar por Avante”, señalar repetida y visiblemente hacia barlovento; y

(2) para indicar “Vira” señalar repetida y visiblemente hacia el otro barco y hacer un movimiento de barrido hacia barlovento.

C2.11 La regla 21.3 se suprime.

C2.12 La regla 23.1 se modifica por:

23.1 Cuando sea razonablemente posible un barco que no está *en regata* no interferirá con un barco *en regata* o con una embarcación de árbitros.

C2.13 Se añade una nueva regla 23.3:

23.3 Cuando barcos en distintos "matches" se encuentran, una alteración de rumbo de cualquiera de ellos deberá ser coherente con el cumplimiento de una *regla* o con el objetivo de ganar su propio "match."

C2.14 La regla 27.2 se modifica por:

27.2 No más tarde de la señal de atención, el comité de regatas puede desplazar una *baliza* de salida.

C2.15 La regla 31 se modifica por:

31 TOCAR BALIZA

Mientras esté *en regata,* ni los tripulantes ni parte alguna del casco de un barco tocará una *baliza* de salida antes de *salir;* o una *baliza* que indica el comienzo, un límite o el final del tramo del recorrido en el que el barco navega; o una *baliza* de llegada después de haber *terminado*. Además, mientras esté *en regata*, un barco no tocará una embarcación del comité de regatas que tenga la consideración de *baliza.*

C2.16 **A**ñadir nueva regla 41(e):

(e) ayuda para recuperar del agua y devolver a bordo un tripulante, a condición que la devolución suceda en la posición aproximada de la recuperación.

C2.17 La regla 42 será también de aplicación entre las señales de atención y preparación.

C2.18 La regla 42.2(d) se modifica por:

(d) Remada (sculling): repetidos movimientos del timón para propulsar el barco hacia adelante.

C3 SEÑALES DE SALIDA Y MODIFICACIONES A REGLAS RELACIONADAS

C3.1 Señales de Salida

Las señales para dar la salida de un "match" serán las siguientes. Los tiempos se tomarán con respecto a las señales de salida visuales; el fallo de una señal fónica no será tenido en cuenta. Si se navega más de un "match", la señal de salida de un "match" será la señal de atención para el siguiente.

Tiempo en minutos	*Señal visual*	*Señal fónica*	*Significado*
7	Bandera F izada	Una	Señal de aviso
6	Bandera F Arriada	Ninguna	
5	Numeral izado *	Una	Señal de atención
4	Bandera P izada	Una	Señal de preparación
2	Bandera azul o amarilla o ambas izadas **	Una **	Final del período de pre-entrada
1	Bandera P arriada	Una	
0	Señal de atención arriada	Una	Señal de salida

* Dentro de un flight, el numeral 1 significa “match” 1, el numeral 2 significa “match” 2, etc., a menos que las instrucciones de regata indiquen otra cosa.

** Estas señales se harán solamente si uno o ambos barcos incumplen la regla C4.2. La(s) bandera(s) se mantendrán izadas hasta que los árbitros hayan señalado una penalización o durante un minuto, lo que ocurra antes.

C3.2 Modificaciones a Reglas Relacionadas

(a) La regla 29.1 se modifica por:

(1) Cuando al darse su señal de salida cualquier parte del casco de un barco está en el lado del recorrido de la línea de salida o de una de sus prolongaciones, el comité de regatas mostrará con prontitud una bandera azul o amarilla que lo identifique, con un sonido. La bandera se mostrará hasta que el casco de tal barco esté completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida o de una de sus prolongaciones, o hasta dos minutos después de su señal de salida, según lo que ocurra primero.

(2) Cuando después de su señal de salida cualquier parte del casco de un barco cruza desde el lado de pre-salida al lado del recorrido cruzando una de las prolongaciones de la línea de salida y sin haber *salido* correctamente, el comité de regatas mostrará con prontitud una bandera azul o amarilla que lo identifique. La bandera se mostrará hasta que el casco del barco esté completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida o de una de sus prolongaciones, o hasta dos minutos después de su señal de salida, según lo que ocurra primero.

(b) En la Señal de Regata Gallardete GI la última frase se modifica por: “La señal de aviso se dará un minuto después arriar esta señal, a menos que en ese momento la prueba se *aplace* nuevamente o se *anule*.”

(c) En la Señal de Regata N la última frase se modifica por: “La señal de aviso se dará un minuto después de arriar esta señal, a menos que en ese momento la prueba se *anule* nuevamente o se *aplace*.”

C3.3 Señales en la Línea de Llegada

No se usará la señal de regatas Bandera o forma azul.

C4 REQUISITOS ANTES DE LA SALIDA

C4.1 Al darse su señal de preparación, el casco de un barco deberá estar completamente por fuera de una línea perpendicular a la línea de salida y que pasa por la *baliza* de salida en el extremo de ésta que le ha sido asignado. En el cuadro de emparejamientos, el barco que aparece mencionado en la parte izquierda tiene asignado el extremo de babor y mostrará una bandera azul en su parte trasera mientras esté *en regata*. El otro barco tiene asignado el extremo de estribor y mostrará una bandera amarilla en su parte trasera mientras esté *en regata*.

C4.2 Dentro del período de dos minutos que sigue a su señal de preparación, el casco de un barco deberá cruzar y dejar libre la línea de salida, la primera vez desde el lado del recorrido hacia el lado de pre-salida.

C5 SEÑALES DE LOS ÁRBITROS

C5.1 Una bandera verde y blanca con un sonido largo significa: "No se impone ninguna penalización".

C5.2 Una bandera azul o amarilla que identifique a un barco con un sonido largo significa: "El barco identificado deberá efectuar una penalización conforme a la regla C7."

C5.3 Una bandera roja junto con, o con prontitud después de, una bandera azul o amarilla con un sonido largo significa: "El barco identificado deberá efectuar una penalización conforme a la regla C7.3(d)."

C5.4 Una bandera negra junto con una bandera azul o amarilla con un sonido largo, significa: "El barco señalado está descalificado o se ha retirado, el "match" ha terminado y se concede la victoria al otro barco".

C5.5 Un sonido corto significa: "Ahora se ha completado una penalización."

C5.6 Sonidos cortos repetidos significan: "Un barco ya no está efectuando una penalización y ésta se mantiene."

C5.7 Una forma o una bandera azul o amarilla mostrada desde la embarcación de un árbitro significa: "El barco identificado tiene una penalización pendiente."

C6 PROTESTAS Y SOLICITUDES DE REPARACION INICIADAS POR BARCOS

C6.1 Un barco puede protestar contra otro barco:

(a) por una regla de la Parte 2, excepto la regla 14, mostrando de manera visible una bandera "Y" inmediatamente después de un incidente en el que ha estado involucrado.

(b) por una regla no protestable según las reglas C6.1(a) o C6.2 mostrando de manera visible una bandera roja tan pronto como sea posible después del incidente.

C6.2 Un barco no puede protestar a otro barco por:

(a) la regla 14, a menos que se haya causado un daño o una lesión;

(b) una regla de la Parte 2, a menos que estuviera involucrado en el incidente;

(c) las reglas 31 o 42; o

(d) las reglas C4 o C7.

C6.3 Un barco que solicite una reparación debido a circunstancias que se produjeron mientras está *en regata* o en la zona de llegada, deberá mostrar de forma visible una bandera roja tan pronto como sea posible después de darse cuenta de tales circunstancias, pero no más tarde de dos minutos después de *terminar* o retirarse.

C6.4 (a) Un barco que protesta conforme a la regla C6.1(a) deberá arriar la bandera Y antes de, o tan pronto como sea posible después de la señal de los árbitros.

(b) Para que su *protesta* o solicitud de reparación sea válida un barco que proteste conforme a la regla C6.1(b) o que pida reparación conforme a la regla C6.3, deberá mantener desplegada su bandera roja hasta que haya informado a los árbitros después de *terminar* o de retirarse. No es necesario que la *protesta* o la solicitud de reparación se hagan por escrito.

C6.5 Decisiones de los árbitros

(a) Después de que se haya mostrado una bandera Y, los árbitros decidirán si penalizan o no a un barco. Señalarán su decisión de acuerdo con la regla C5.1, C5.2 o C5.3. Sin embargo,

(1) si los árbitros deciden penalizar a un barco, y a resultas de ello ese barco tendrá más de dos penalizaciones pendientes, los árbitros señalarán su descalificación bajo la regla C5.4;

(2) cuando los árbitros penalicen a un barco bajo la regla C8.2 y en el mismo incidente un barco haya mostrado una bandera Y, los árbitros pueden no tener en cuenta la bandera Y.

(b) La penalización con bandera roja prevista en la regla C5.3 deberá utilizarse cuando un barco haya ganado una posición de control como resultado de la infracción de una *regla,* pero los árbitros no estén seguros de que se cumplan las condiciones para imponer una penalización adicional por iniciativa de los árbitros.

C6.6 Decisiones del Comité de Protestas

(a) El comité de protestas puede obtener pruebas del modo que le parezca apropiado y puede comunicar su decisión oralmente.

(b) Cuando el comité de protestas decide que una infracción a una *regla* no ha tenido un efecto significativo sobre el resultado del "match", puede:

(1) imponer una penalización de un punto o de parte de un punto;

(2) ordenar que se repita el "match"; o

(3) hacer cualquier otro arreglo que le parezca equitativo, que puede ser no imponer penalización alguna.

(c) La penalización por infringir la regla 14 cuando se han originado daños o lesiones quedará a la discreción del comité de protestas, y puede incluir la exclusión de ulteriores pruebas en la regata.

C6.7 Se añade una nueva regla N1.10 al Apéndice N:

N1.10 En la regla N.1, puede nombrarse a un Árbitro Internacional como miembro del jurado, o de un panel de éste, en lugar de un Juez Internacional.

C7 SISTEMA DE PENALIZACIÓN

C7.1 Regla que se Suprime

Se suprime la regla 44.

C7.2 Para todas las Penalizaciones

(a) Un barco que ha sido penalizado puede demorar su penalización dentro de los límites de la regla C7.3 y deberá efectuarla como sigue:

(1) si está en un tramo del recorrido hacia una *baliza* de barlovento, deberá trasluchar y, tan pronto como sea razonablemente posible, orzar hasta un rumbo de ceñida.

(2) si está en un tramo del recorrido hacia una *baliza* de sotavento o hacia la línea de llegada, deberá virar por avante y, tan pronto como sea razonablemente posible, arribar hasta un rumbo de más de noventa grados con respecto al viento real.

(b) Añadir a la regla 2: "Cuando esté *en regata*, un barco no necesita hacer una penalización a no ser que un árbitro se lo indique."

(c) Un barco completa un tramo del recorrido cuando cualquier parte de su casco cruza la prolongación de la línea que une la *baliza* anterior con la *baliza* que está rodeando, o, si se halla en el último tramo, cuando *termina*.

(d) No se considerará que un barco penalizado ha *terminado* hasta que se penalice y su casco esté completamente en el lado del recorrido de la línea de llegada y, seguidamente, *termine*, excepto cuando se anule la penalización antes o después de cruzar la línea de llegada

(e) Cuando un barco tenga una o dos penalizaciones pendientes y el otro barco en su "match" sea penalizado, se anulará una penalización para cada barco excepto que una penalización señalada con bandera roja no anulará, ni será anulada por, otra penalización.

(f) Si un barco ha *terminado* y ya no está *en regata*, y el otro barco tiene una penalización pendiente, los árbitros pueden anular dicha penalización.

C7.3 Limitaciones a las Penalizaciones

(a) Un barco que efectúe una penalización que incluya una virada por avante tendrá el puño de driza del spinnaker por debajo del pinzote de la botavara de la mayor desde el momento en que pase de proa al viento hasta que esté en un rumbo de ceñida.

(b) Ninguna parte de la penalización se efectuará dentro de la *zona* de una *baliza* que haya que rodear y que indique el comienzo, un límite o el final del tramo en el que el barco navega.

(c) Cuando un barco tenga una penalización pendiente, puede efectuarla en cualquier momento después de *salir* y antes de *terminar*. Si tiene dos penalizaciones pendientes, deberá efectuar una de ellas tan pronto como sea razonablemente posible, pero no antes de *salir*.

(d) Si los árbitros muestran una bandera roja junto con una bandera de penalización, o con prontitud tras mostrar ésta, el barco penalizado deberá efectuar su penalización tan pronto como sea razonablemente posible pero no antes de *salir*.

C7.4 Efectuar y Completar las Penalizaciones

(a) Cuando un barco que tiene una penalización pendiente esté en un tramo hacia una *baliza* de barlovento y trasluche, o esté en un tramo hacia una *baliza* de sotavento o la línea de llegada y pase de proa al viento, se está penalizando.

(b) Cuando un barco que se esté penalizando no efectúa la penalización correctamente o no la completa tan pronto como sea razonablemente posible, ya no la está efectuando. Los árbitros lo señalarán como exige la regla C5.6.

(c) La embarcación de árbitros de cada "match" mostrará banderas o formas azules o amarillas, cada una de ellas indicando una penalización pendiente. Cuando un barco se haya penalizado, o cuando se cancele una penalización, se quitará una bandera o forma con la señal fónica correspondiente. Un fallo de los árbitros al hacer estas señales no afectará al número de penalizaciones pendientes.

C8 PENALIZACIONES POR INICIATIVA DE LOS ÁRBITROS

C8.1 Modificaciones al Reglamento:

La regla 60.1 no se aplica a protestas del comité de regatas o del comité técnico bajo *reglas* que pueden ser penalizadas por los árbitros.

C8.2 Cuando los árbitros decidan que un barco ha infringido las reglas 31, 42, C4, C7.3(c) o C7.3(d), ese barco será penalizado señalándolo conforme a la regla C5.2 o C5.3. Sin embargo, si un barco es penalizado por infringir una regla de la parte 2 y en el mismo incidente infringe la regla 31, no será penalizado por la infracción de la regla 31. Además, un barco que muestre una bandera equivocada o que no muestre la bandera correcta será avisado verbalmente y se le dará la oportunidad de corregir su error antes de ser penalizado.

C8.3 Cuando los árbitros deciden que un barco:

(a) ha adquirido una ventaja significativa como consecuencia de infringir una *regla* a pesar de haberse penalizado, o

(b) ha infringido deliberadamente una *regla*, o

(c) ha cometido una falta contra la deportividad,

ese barco será penalizado conforme a las reglas C5.2, C5.3 o C5.4.

C8.4 Cuando los árbitros o los miembros del comité de protestas deciden que un barco puede haber infringido una *regla* distinta de las relacionadas en las reglas C6.1(a) o C6.2, informarán de ello al comité de protestas para que éste, cuando sea adecuado, actúe conforme a las reglas 60.1 y C6.6.

C8.5 Cuando, después de que un barco haya *salido,* los árbitros quedan convencidos de que el otro barco no va a *salir*, pueden señalar conforme a la regla C5.4 identificando al barco que no ha *salido*.

C8.6 Cuando un barco se retira después de que ambos barcos en el match hayan salido, los árbitros pueden señalar conforme a la regla C5.4 identificando al barco retirado.

C8.7 Cuando los árbitros de un match, junto con al menos otro árbitro, deciden que un barco ha infringido la regla 14 y ha habido daños, pueden imponerle, sin audiencia, una penalización de puntos. El participante será informado de la penalización tan pronto como sea factible y, en ese momento, puede solicitar una audiencia. En este caso, el comité de protestas actuará conforme a la regla C6.6. Cualquier penalización decidida por el comité de protestas puede ser mayor que la impuesta por los árbitros. Cuando los árbitros decidan que es apropiado imponer una penalización de más de un punto, actuarán conforme a la regla C8.4.

C9 SOLICITUDES DE REPARACIÓN O DE REAPERTURA; APELACIONES; OTROS PROCEDIMIENTOS

C9.1 No habrá solicitudes de reparación ni apelaciones sobre una decisión tomada de acuerdo con las reglas C5, C6, C7 o C8. La regla 63.7(b) se modifica por: "Una *parte* no puede solicitar una reapertura de audiencia."

C9.2 Un participante no podrá fundamentar una solicitud de reparación en la reclamación de que una embarcación oficial no actuó de forma adecuada. El comité de protestas puede decidir conceder reparación en tales circunstancias, pero sólo si cree que la embarcación oficial, incluyendo una embarcación de árbitros, pudo haber interferido seriamente con un barco participante.

C9.3 No se pueden iniciar procedimientos de ningún tipo en relación con cualquier acción u omisión de los árbitros, excepto tal como se permite en la regla C9.2.

C10 PUNTUACIÓN

C10.1 El participante vencedor de un "match" recibirá un punto (medio punto cada uno de ambos participantes en caso que no se pueda decidir quien venció); el perdedor no recibirá ningún punto.

C10.2 Cuando un participante se retire de parte de una regata se mantendrán los resultados de las pruebas completadas.

C10.3 Cuando un único "round-robin" finaliza sin completarse o un "round robin" múltiple finaliza durante el primer "round robin", la puntuación de un participante será igual al promedio de los puntos obtenidos por ese participante en cada "match" que haya navegado. Sin embargo, si alguno de los participantes ha completado menos de un tercio de los encuentros programados, el "round robin" no se tendrá en cuenta y, si ello es necesario, la regata se declarará nula. Para deshacer un empate conforme a la regla C11.1(a), la puntuación de un participante será igual al promedio de los puntos por "match" entre los participantes empatados.

C10.4 Cuando un "round-robin" múltiple finalice con un "round-robin" incompleto, sólo se dispondrá de un punto para todos los "matches" completados entre dos participantes cualesquiera, que se dividirá como sigue:

Número de "matches" completados entre dos participantes cualesquiera	*Puntos por cada victoria*
1	Un punto
2	Medio punto
3	Un tercio de punto
(etc.)	

C10.5 En una serie "round-robin",

(a) los participantes serán clasificados en el orden de su puntuación total, primero el que tenga la puntuación mayor;

(b) un participante que ha ganado un "match" pero que es descalificado por infringir una *regla* contra un participante en otro "match" perderá el punto en ese "match" (sin embargo, el participante perdedor no recibirá ese punto); y

(c) la posición final entre participantes que han navegado en grupos diferentes se determinará por la mayor puntuación.

C10.6 Las instrucciones de regata de una serie eliminación deberán especificar el número mínimo de puntos exigido para ganar una serie entre dos participantes. Cuando una serie de eliminación finalice, se decidirá a favor del participante con la mayor puntuación.

C10.7 En el caso de que uno de los barcos de un match no *navegue el recorrido*, será clasificado sin puntos (sin audiencia).

C11 EMPATES

C11.1 Series "Round-Robin"

En una serie "round-robin" los participantes serán asignados a uno o más grupos y competirán contra todos los demás participantes de su grupo una o más veces. Cada fase separada identificada como tal en el formato de la regata, constituirá una serie 'round-robin' distinta con independencia del número de veces que un participante compita contra otro en esa fase.

Los empates entre dos o más participantes en una serie "round-robin" se desharán por los métodos siguientes, aplicados en ese orden hasta resolver todos los empates. Cuando uno o más empates se deshagan sólo parcialmente, se volverán a aplicar las reglas C11.1(a) a C11.1(e) a los que queden. Los empates se resolverán a favor del (de los) participante(s) que:

(a) clasificado en orden, tenga la puntuación mayor en los "matches" entre los participantes empatados;

(b) cuando el empate sea entre dos participantes en un "round- robin" múltiple, haya ganado el último "match" entre ambos participantes;

(c) tenga más puntos contra el participante mejor clasificado en la serie "round-robin" o, si fuera necesario, contra el segundo mejor clasificado, y así sucesivamente hasta que el empate se resuelva. Cuando hayan de resolverse dos empates diferentes pero la solución de uno de ellos dependa de la resolución del otro, se usarán los siguientes principios en el procedimiento de la regla C11.1(c):

(1) el empate para la posición más alta se resolverá antes que el empate para la posición más baja, y

(2) todos los participantes en el empate para la posición más baja serán considerados como un solo participante a los efectos de la regla C11.1(c);

(d) tras aplicar la regla C10.5(c), tenga la mejor clasificación en los diferentes grupos, con independencia del número de participantes en cada grupo;

(e) tenga la mejor clasificación en la fase más reciente de la regata (pruebas de flota, "round-robin", etc.).

C11.2 Series de Eliminación

Los empates (incluyendo una puntuación de 0-0) entre participantes en una serie de eliminación se desharán por los métodos siguientes, aplicados en ese orden hasta resolver el empate. El empate se resolverá a favor del participante que:

(a) esté mejor clasificado en la serie "round-robin" más reciente, aplicando la regla C11.1 de ser necesario;

(b) haya ganado el más reciente "match" completado en la regata entre los participantes empatados.

C11.3 Empates Restantes

Cuando las reglas C11.1 o C11.2 no resuelven un empate

(a) si es necesario resolver el empate para una fase posterior de la regata (o para otra regata respecto de la cual la regata sea clasificatoria), el empate se deshará celebrando, si es factible, una prueba de desempate. Si el Comité de Regatas decide que no es factible celebrar una prueba de desempate, el empate se deshará en favor del participante con la puntuación más alta en la serie "round robin", después de haber excluido la puntuación de la primera prueba de cada uno de los participantes empatados. Si el empate permanece, se excluirá la puntuación de la segunda prueba de cada uno de los participantes empatados, y así sucesivamente hasta deshacer el empate. Cuando un empate se deshaga parcialmente, el resto se deshará aplicando de nuevo las reglas C11.1 o C11.2.

(b) puede usarse una prueba de desempate, pero no un sorteo, para decidir el ganador de una regata que no clasifica directamente para otra regata, o la posición final entre participantes eliminados en una fase de una serie de eliminación.

(c) cuando no se deshaga el empate, los premios en metálico o los puntos del ranking de las plazas empatadas se sumarán y se dividirán en partes iguales entre los participantes empatados.

APÉNDICE D
REGLAS PARA REGATAS POR EQUIPOS

Las regatas por equipos se regirán por el Reglamento de Regatas a Vela *con las modificaciones de este Apéndice.*

D1 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE REGATA

D1.1 Definiciones y Reglas de las Partes 2 y 4

(a) En la definición de *Zona*, la distancia se modifica a dos esloras.

(b) La regla 18.2(a) se modifica por:

(a) Cuando el primero entre dos barcos alcanza la *zona*

(1) si los barcos están *comprometidos*, el barco que en ese momento es barco exterior dará *espacio en baliza* al barco interior

(2) si los barcos no están *comprometidos*, el barco que en ese momento no ha alcanzado la *zona* dará al otro barco *espacio en baliza.*

Si un barco pasa de proa al viento y en ese momento está *libre a popa* de un barco que está en la *zona*, dará al barco *libre a proa espacio en baliza.*
Cuando un barco esté obligado por esta regla a dar *espacio en baliza*, continuará haciéndolo en tanto esta regla sea de aplicación, incluso si posteriormente se rompe el *compromiso* o comienza uno nuevo.

(c) Se suprime la regla 18.4.

(d) Cuando se determine en el anuncio o las instrucciones de regata, la regla 20.4 se modifica de manera que, además de las voces de aviso, se exigen las siguientes señales con el brazo:

(1) para pedir "Espacio para Virar por Avante", señalar repetida y visiblemente hacia barlovento; y

(2) para indicar "Vira", señalar repetida y visiblemente hacia el otro barco, haciendo un movimiento de barrido hacia barlovento.

(e) La regla 23.1 se modifica por: "Si ello es razonablemente posible, un barco que no está *en regata* no interferirá con un barco que lo está, y un barco que haya *terminado* no interferirá con un barco que no lo haya hecho."

(f) Añadir una nueva regla 23.3: "Cuando se encuentren barcos que participan en pruebas distintas, una alteración de rumbo de cualquiera de ellos deberá ser coherente con el cumplimiento de una *regla* o con el objetivo de ganar su propia prueba."

(g) Añadir a la regla 41:

(e) ayuda de otro barco de su equipo, siempre que no utilice ningún medio de comunicación electrónico.

(h) Se suprime la regla 45.

D1.2 Protestas y Solicitudes de Reparación

(a) Un barco puede

(1) protestar a otro barco, pero su protesta es inválida si alega una infracción de una regla de la Parte 2 y no estuvo implicado en el incidente, salvo cuando éste implique contacto entre barcos en el otro equipo (esto modifica la regla 60.4(a)(2));

Cuando un barco protesta bajo una regla de la Parte 2 o bajo las reglas 31 o 42:

(a) Se dará a los barcos tiempo para responder.

(b) Un árbitro puede penalizar a cualquier barco que haya infringido una regla, no esté exonerado y no se haya penalizado adecuadamente.

(c) El árbitro señalará su decisión de acuerdo con la regla D2.4

D2.3 Decisiones Iniciadas por los Árbitros

Cuando un barco

(a) haya infringido la regla 31 o la regla 42 y no se haya penalizado;

(b) haya infringido una regla de la Parte 2 y causado un contacto con otro barco de su equipo o con un barco en una prueba diferente, y ninguno de los barcos se haya penalizado;

(c) infringe una *regla* y su equipo adquiere una ventaja a pesar de que ese barco, u otro barco de su equipo, se penalice;

(d) haya infringido la regla 14 y se hayan causado daños o lesiones;

(e) haya infringido la regla D1.3(b) o D2.5; o

(f) haya cometido una grave falta contra la deportividad.

un árbitro puede penalizarlo o informar del incidente al comité de protestas o ambas acciones. No se exige protesta.

D2.4 Señalizar la Decisión de un Árbitro

Un árbitro señalará su decisión con un sonido largo y mostrando una bandera como se indica a continuación:

a) Para señalar que no se impone ninguna penalización, una bandera verde y blanca

(b) Para penalizar a uno o más barcos, una bandera roja. El árbitro dará una voz o señal para identificar cada barco penalizado.

(c) Para informar del incidente al comité de protestas, una bandera blanca y negra.

D2.5 Efectuar una Penalización Impuesta por un Árbitro

Un barco que sea penalizado por un árbitro realizará una penalización de Dos Giros. Sin embargo, si se impone una penalización bajo la regla D2.3 y un árbitro da una voz o señala el número de giros, el barco realizará ese número de penalizaciones de Un Giro.

D2.6 Limitaciones en Otros Procedimientos

(a) Un barco no puede protestar bajo la regla D1.3(b) o D2.5.

(b) Las decisiones, acciones u omisiones de un árbitro no serán motivo

(1) para que un barco solicite una reparación o apele, ni

(2) para *anular* una prueba una vez que ha empezado

(c) No obstanle, el comité de protestas puede convocar una audiencia para considerar una reparación si cree que una embarcación de árbitros puede haber interferido seriamente con un barco *en regata*.

D3 PUNTUACIÓN DE UNA PRUEBA

D3.1 (a) Cada barco que *termine* una prueba y no se retire posteriormente recibirá puntos iguales a su posición de llegada. Todos los demás barcos recibirán un número de puntos igual al número de barcos con derecho a *regatear*.

(b) Cuando un barco es OCS y a continuación no vuelve para *salir* ni se retira con prontitud, se añadirán 10 puntos a su puntuación.

(c) Cuando un barco *termine* y no haya *navegado el recorrido*, se añadirán 6 puntos a su puntuación, salvo si la regla D3.1(b) es de aplicación.

(d) Cuando un barco no realiza una penalización impuesta por un árbitro cerca o en la línea de llegada, obtendrá la puntuación correspondiente a un retirado

(e) Cuando se puntúa a un barco como retirado después de *terminar*, se mejorará un puesto la posición de cada barco que tuviera una peor posición de llegada que aquel.

D3.2 Cuando todos los barcos de un equipo han *terminado*, se han retirado, o no han *salido* correctamente, los barcos del otro equipo que estén *en regata* en ese momento recibirán los puntos que hubieran recibido de haber *terminado*.

D3.3 Cuando un comité de protestas decida que un barco que es *parte* en la audiencia de una protestas ha infringido una regla y no se exoneró:

(a) si el barco infringió

(1) las reglas 1 o 2,

(2) la regla 14 causando daños o lesiones, o

(3) una *regla* mientras no estaba *en regata*,

se le pueden descontar a su equipo la mitad o más de las victorias en las pruebas, o puede no resultar penalizado. Las victorias descontadas no se adjudicarán a ningún otro equipo.

(b) Si el barco infringió una *regla* distinta de las mencionadas en D3.3(a) mientras se hallaba *en regata* y no se penalizó o no fue penalizado por tal infracción, se añadirán 6 puntos a su puntuación.

(c) Si el equipo del barco ha obtenido una ventaja a pesar de penalizarse o ser penalizado, se puede incrementar la puntuación del barco.

D3.4 Gana la prueba el equipo con menor puntuación total. Si las puntuaciones totales son iguales, gana el equipo que no ha conseguido el primer puesto.

D4 PUNTUACIÓN DE UNA REGATA

D4.1 Terminología

(a) El formato de una regata consistirá de una o más fases.

(b) En una fase de “round-robin” los equipos serán asignados a uno o más grupos y cada grupo navegará uno o más “round-robins”.

(c) Un “round-robin” es un programa de pruebas en el que cada equipo compite una vez contra cada uno de los demás equipos del mismo grupo.

(d) Una fase de eliminación comprende una o más vueltas en las que cada equipo navega un “match”. Un “match” es una o más pruebas entre dos equipos.

D4.2 Formato de la Regata

(a) El anuncio o las instrucciones de regata señalarán el formato y las fases de la regata, así como cualquier regla especial de puntuación.

(b) Para concluir una regata, el comité de regatas puede modificar o dar por terminada cualquier parte del formato en cualquier momento razonable, tomando en consideración el número de inscritos, la meteorología, las limitaciones de tiempo u otros factores relevantes.

D4.3 Puntuación de una Fase de "Round Robin"

(a) Los equipos integrantes de un grupo de round-robin serán clasificados según el número de pruebas ganadas, el que tenga más victorias será el primero. Si todos los equipos de un mismo grupo no han completado el mismo número de pruebas, serán clasificados de acuerdo con el porcentaje de victorias, el equipo con el porcentaje más alto será el primero.

(b) Sin embargo, cuando se dé por terminado un round-robin en el que se haya completado menos del 80% de sus pruebas programadas no se incluirán sus resultados, pero estos se usarán para deshacer empates entre equipos en aquel grupo en el que todos sus integrantes compitieron contra cada uno de los demás en el round-robin terminado.

(c) Los resultados de una previa fase de round-robin solo se llevarán adelante si así se establece en el anuncio o en las instrucciones de regata.

D4.4 Desempates en una Fase "Round-Robin"

Los empates en una fase de "round-robin" se resolverán usando solamente los resultados en la fase:

(a) Si los equipos empatados compitieron entre sí al menos una vez en la fase, el empate se resolverá en el siguiente orden:

(1) Porcentaje de pruebas ganadas en todas las pruebas entre los equipos empatados, en favor del mayor porcentaje;

(2) Media de puntos por prueba en todas las pruebas entre los equipos empatados, en favor del menor porcentaje;

(3) Si persiste el empate entre dos equipos, en favor del vencedor en la última prueba entre ambos;

(4) Media de puntos por prueba en todas las pruebas contra oponentes comunes, en favor del menor porcentaje;

(5) una prueba de desempate cuando sea posible, y si no un sistema de azar.

(b) De lo contrario, el empate se deshará usando solo los sistemas (4) y (5) anteriores.

(c) Cuando usando uno de los sistemas anteriores el empate se resuelve parcialmente, el empate restante se resolverá de acuerdo con D4.4(a) o (b) según resulte adecuado.

D4.5 Puntuación de una Fase de Eliminación

(a) No se puntuará una vuelta salvo cuando se haya completado al menos una prueba en cada "match" en esa vuelta. La final y la final de consolación se consideran vueltas separadas.

(b) El vencedor de un "match" será el primer equipo que alcance el número de victorias fijado en el anuncio o en las instrucciones de regata. Si se da por terminado un "match", el vencedor será el equipo con el mayor número de victorias en ese "match" o, en caso de empate, aquel que ganó la última prueba.

(c) (1) Los equipos que venzan en una vuelta serán clasificados por delante de los que pierdan.

(2) Los equipos que pierdan en una vuelta y no naveguen de nuevo serán clasificados ex-aequo.

(3) En una vuelta que no se haya puntuado, los equipos serán clasificados en el orden de la fase previa de la regata, clasificando de manera separada los equipos de distintos grupos

D5 ROTURAS CUANDO LA AUTORIDAD ORGANIZADORA PROPORCIONA LOS BARCOS

D5.1 La regla D5 se aplica cuando la autoridad organizadora proporciona los barcos.

D5.2 Un barco que sufre una rotura en la zona de regatas, puede solicitar un cambio de puntuación mostrando una bandera roja en la primera oportunidad razonable después de la rotura y hasta que el comité de regatas o un árbitro confirmen que la han visto. De ser posible, el barco continuará en *regata*.

D5.3 El comité de regatas decidirá las solicitudes de cambio de puntuación de acuerdo con las reglas D5.4 y D5.5. Podrá recibir declaraciones del modo que le parezca apropiado y puede comunicar su decisión verbalmente.

D5.4 Cuando el comité de regatas decide que la puntuación de un equipo fue significativamente perjudicada, que la rotura ocurrió sin culpa alguna por parte de la tripulación, y que en esas circunstancias una tripulación razonablemente competente no habría podido evitar la rotura, tomará la decisión más equitativa posible. Esta puede ser *anular* la prueba y repetirla o, cuando la posición de llegada del barco hubiere sido predecible, concederle el número de puntos correspondiente a tal posición. Cualquier duda con respecto a la posición de un barco en el momento de sufrir la rotura se resolverá en su contra.

D5.5 Una rotura causada por material defectuoso suministrado o por la infracción de una *regla* por un adversario, no será considerada normalmente como culpa de la tripulación, pero una rotura causada por un manejo negligente del barco, por un vuelco o por una infracción cometida por un barco del mismo equipo sí lo será. En caso de duda, se presumirá que no ha sido culpa de la tripulación.

APÉNDICE E
REGLAS PARA REGATAS DE RADIO CONTROL

Las regatas de radio control se regirán por el Reglamento de Regatas a Vela *con las modificaciones de este Apéndice.*

Nota: En el sitio web de World Sailing se encuentra disponible un Reglamento de Desarrollo de Regatas Arbitradas de Radio Control.

E1 MODIFICACIONES A LAS DEFINICIONES, TERMINOLOGÍA Y A LAS REGLAS DE LAS PARTES 1, 2 Y 7

E1.1 Definiciones

Añadir a la definición de *Conflicto de Intereses*:

> Sin embargo, un observador no incurre en *conflicto de intereses* por el mero hecho de ser un participante.

En la definición de *Zona* la distancia se modifica por cuatro esloras.

Añadir una nueva definición:

> ***Inutilizado*** Un barco está *inutilizado* mientras no pueda continuar en la flota.

E1.2 Terminología

En la Introducción, el párrafo Terminología se modifica como sigue:

(a) "Barco" significa un barco a vela sujeto a las *reglas*, controlado por señales de radio y que no tiene tripulación. Sin embargo, en las reglas de las Partes 1 y 5, la regla E6 y las definiciones de *Parte* y de *Protesta*, "barco" incluye al participante que lo controla.

(b) "Participante" es la persona encargada de controlar un barco utilizando señales de radio.

(c) En las reglas de este reglamento, pero no en sus apéndices, se reemplazará el sustantivo "prueba" por "flota". En este apéndice, una prueba consiste en una o más flotas, y se completa cuando se completa la última flota de la prueba.

E1.3 Reglas de las Partes 1, 2 y 7

(a) La regla 1.2 se suprime.

(b) Las voces previstas en las reglas 20.1 y 20.3 deberán incluir el número de vela del barco que las da seguido de "Espacio para virar".

(c) La regla 22 se modifica por: "Si es posible, un barco evitará a un barco *inutilizado*."

(d) La regla 90.2(c) se modifica por:

Las modificaciones a las instrucciones de regata pueden comunicarse de forma oral, a todos los participantes afectados, antes de la señal de atención de la flota en cuestión. Cuando ello sea apropiado, estas modificaciones se confirmarán por escrito.

E2 REGLAS ADICIONALES DURANTE LA REGATA

La regla E2 se aplica solo mientras los barcos están ***en regata.***

E2.1 Requisitos para las Voces

(a) Las voces se darán y repetirán según resulte apropiado de forma que sea razonable esperar que el participante a quien van dirigidas las oiga.

(b) Cuando una *regla* exija que un barco dé una voz o responda, la voz la dará el participante que controla el barco.

(c) El número de vela de un barco se voceará gritando cada una de sus cifras; por ejemplo “uno - cinco” en lugar de “quince”.

E2.2 Ayuda Táctica

Un participante no dará ningún consejo táctico ni estratégico a otro participante que está controlando un barco *en regata*.

E2.3 Barco Sin Radio Control

Un participante cuyo barco haya perdido el control por radio dará con prontitud la voz de “(número de vela del barco) sin control” y el barco deberá retirarse.

E2.4 Antenas

Si la longitud de la antena extendida es superior a 200mm, el extremo se protegerá adecuadamente.

E2.5 Interferencias de Radio

Está prohibido transmitir señales de radio que provoquen interferencias con el control de otros barcos. Un participante que infrinja esta regla no volverá a *regatear* hasta que el comité de regatas lo autorice.

E3 DIRECCIÓN DE UNA REGATA

E3.1 Zona de Control

La zona de control es ilimitada salvo cuando las instrucciones de regata especifiquen una determinada. Los participantes deberán permanecer en la zona de control cuando controlen barcos que estén *en regata,* excepto brevemente para manipular y soltar o re-botar el barco.

E3.2 Zona de Botadura

La zona de botadura es ilimitada salvo cuando las instrucciones de regata especifiquen una determinada y su uso.

E3.3 Tablero de Recorrido

Cuando las instrucciones de regata exijan que se muestre un tablero con el recorrido, éste se situará próximo a o dentro de la zona de control.

E3.4 Salida y Llegada

(a) La regla 26 se modifica como sigue:

Se dará la salida de las flotas utilizando señales de atención, preparación y salida a intervalos de un minuto. Durante el minuto anterior a la señal de salida se harán señales adicionales, fónicas o verbales, a intervalos de diez segundos, y, durante los últimos diez segundos, a intervalos de un segundo. Cada señal se cronometrará desde el inicio de la misma.

(b) Las líneas de salida y de llegada estarán situadas entre el lado del recorrido de las *balizas* de salida y de llegada.

E3.5 Llamada Individual

La regla 29.1 se modifica por:

Cuando al darse su señal de salida cualquier parte del casco de un barco esté en el lado del recorrido de la línea de salida o éste deba cumplir con la regla 30.1, el comité de regatas dará con prontitud la voz “Llamada (números de vela)”. Esta regla no se aplica cuando se aplican las reglas 30.3 o 30.4.

E3.6 Llamada General

La regla 29.2 se modifica por:

Cuando al darse la señal de salida el comité de regatas no puede identificar barcos que están en el lado del recorrido de la línea de salida o a los que se aplica la regla 30, o si ha habido un error en el procedimiento de salida, el comité de regatas puede dar la voz de "Llamada General" con dos señales fónicas fuertes. Normalmente, la señal de atención para una nueva salida se dará poco después.

E3.7 Reglas de las Banderas U y Negra

Cuando el comité de regatas informa a un barco de que ha infringido la regla 30.3 o la regla 30.4, el barco abandonará inmediatamente la zona de regatas.

E3.8 Otros Cambios a las Reglas de la Parte 3

(a) Las reglas 30.2 y 33 se suprimen.

(b) Todas las señales hechas por el comité de regatas serán orales o mediante otros sonidos. No son necesarias las señales visuales, a no ser que las instrucciones de regata especifiquen lo contrario.

(c) No se acortarán los recorridos.

(d) La regla 32.1(a) se modifica por: "por mal tiempo o por tormenta,".

E3.9 Participantes con Movilidad Reducida

El comité de regatas puede hacer o permitir acuerdos razonables para asistir a los participantes con movilidad reducida para que participen en condiciones de igualdad tanto como sea posible. Un barco o el participante que lo controla que reciba tal asistencia, incluyendo la ayuda de una *persona de apoyo*, no infringe la regla 41.

E4 REGLAS DE LA PARTE 4

E4.1 Reglas de la Parte 4 que se Suprimen

Se suprimen las reglas 40, 44.3, 45, 48, 49, 50, 52, 54, 55 y 56.

E4.2 Ayuda Externa

La regla 41 se modifica por:

Un barco o el participante que lo controla no recibirá ayuda externa de procedencia alguna, excepto:

(a) la ayuda necesaria como consecuencia directa de un participante que enferma, se lesiona o está en peligro;

(b) la ayuda que puede recibir de otro participante cuando su barco se haya enganchado con otro barco;

(c) la ayuda que puede recibir del comité de regatas cuando su barco esté *incapacitado* o esté en peligro;

(d) ayuda en forma de información gratuita y disponible para todos los participantes;

(e) información no solicitada procedente de una fuente desinteresada. Un participante no es una fuente desinteresada a menos que actúe como un observador.

E4.3 Penalizarse

La regla 44.1 se modifica por:

Un barco que puede haber infringido una o más reglas de la Parte 2 o la regla 31 en un incidente mientras está *en regata,* puede realizar una Penalización de Un Giro. Sin embargo,

(a) cuando un barco puede haber infringido una regla de la Parte 2 y la regla 31 en el mismo incidente no necesita penalizarse por la infracción de la regla 31;

(b) si a pesar de haberse penalizado, el barco obtuvo una ventaja en la flota o en la prueba, su penalización consistirá en penalizaciones adicionales de Un Giro hasta que se pierda la ventaja;

(c) si el barco causó daños de consideración, o si como resultado de haber infringido una regla de la Parte 2 hizo que otro barco resultara *inutilizado* y se retirara, su penalización deberá ser retirarse.

E4.4 Responsable

La regla 46 se modifica por: "La persona u organización que inscribieron el barco deberán designar al participante. Véase la regla 75."

E5 PRUEBAS CON OBSERVADORES Y ÁRBITROS

E5.1 Observadores

(a) El comité de regatas puede designar observadores, que pueden ser participantes.

(b) Los observadores vocearán los números de vela de los barcos que toquen *baliza* o a otro barco.

(c) Al finalizar la flota, los observadores informarán al comité de regatas de todos los incidentes no resueltos y de aquellos barcos que no han *navegado el recorrido*.

E5.2 Reglas para Observadores y Árbitros

Los árbitros y los observadores se situarán dentro de la zona de control. No utilizarán ninguna ayuda ni dispositivo que les dé una ventaja visual sobre los participantes.

E6 PROTESTAS Y SOLICITUDES DE REPARACIÓN

E6.1 Validez de una Protesta

La regla 60.4(a)(2) se modifica por:

(a) Una *protesta* es inválida

(2) si proviene de un barco que alega la infracción de una regla de la Parte 2, 3 o 4, pero no estaba asignado para navegar en la flota en la que sucedió el incidente, o

Se añade la nueva regla 60.4(a)(4):

(b) Una *protesta* es inválida

(4) si proviene de un barco o un participante y alega una infracción de la regla E2 o E3.7

E6.2 Protestar a un Participante que ha infringido una Regla

Un *comité* puede protestar a un barco cuando llegue a su conocimiento que el participante que controla dicho barco puede haber infringido una *regla*.

E6.3 Informar al Protestado

La regla 60.2(a)(1) se modifica por:

Si el protestante es un barco, deberá vocear "(su propio número de vela) protesta a (número de vela del otro barco)".

E6.4 Informar al Comité de Regatas

El barco que protesta o solicita una reparación por un incidente ocurrido mientras está *en regata* deberá informar de ello al comité de regatas tan pronto como sea razonablemente posible después de *terminar* o retirarse.

E6.5 Tiempos Límite

Una *protesta*, una solicitud de reparación o una solicitud de reapertura se entregará al comité de regatas no más tarde de diez minutos después de que *termine* el último barco en la flota o después del incidente en cuestión, lo que sea más tarde.

E6.6 Decisiones sobre Reparaciones

Las reglas 61.4(b)(2) y 61.4(b)(3) se modifican por:

(2) lesión, daño físico o quedar *inutilizado* debido a la acción de otro barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2 y se penalizó adecuadamente o fue penalizado,

(3) lesión, daño físico o quedar *inutilizado* debido a la acción de una embarcación que no estaba *en regata* y que tenía que haberse mantenido separada o se determina que tiene la culpa bajo el *RIPA* o por una disposición administrativa de derecho de paso,

Se añade la nueva regla 61.4(b)(6):

(6) interferencia externa de radio, reconocida por el comité de regatas.

Se añade a la regla 61.4(c):

Si se otorga reparación a un barco porque fue inutilizado, la reparación incluirá un tiempo razonable, pero no mayor de 30 minutos, para efectuar reparaciones antes de la próxima flota.

E6.7 Derechos de las Partes

En la regla 63.1(a)(4) "los representantes de los barcos tendrán que haber estado a bordo" se sustituye por "el representante de cada barco tendrá que ser el participante encargado de controlarlo".

E6.8 Procedimiento de la Audiencia

Añadir una nueva regla 63.4(f):

(f) Cuando la *protesta* sea por una pretendida infracción de una regla de las Partes 2, 3 ó 4, cualquier testigo tendrá que haber estado dentro de la zona de control en el momento del incidente. Un testigo que era un participante y que no actuaba como observador, deberá haber estado asignado para navegar en la flota en la que se produjo el incidente.

E7 PENALIZACIONES

Cuando un comité de protestas decide que un barco que es *parte* en la audiencia de una protesta ha infringido una *regla* que no sea una regla de las Partes 2, 3 ó 4, deberá:

(a) descalificarlo o añadir puntos de penalización (incluyendo cero y fracciones de punto) a su puntuación. La penalización se aplicará, si ello es posible, en la flota o en la prueba en la que se produjo la infracción; de no ser posible, se aplicará en la siguiente flota o prueba para ese barco. Cuando se añadan puntos de penalización, las puntuaciones de los demás barcos no se modificarán; o

(b) exigirle que haga una o más penalizaciones de Un Giro, que deberá hacer tan pronto como le sea posible después de la señal de salida de su siguiente flota, para la que se dé una salida válida y que posteriormente no se haga una llamada general o se *anule*.

Sin embargo, si el barco infringió una regla del Apéndice G o la regla E8, el comité de protestas actuará de acuerdo con la regla G4.

E8 MODIFICACIONES AL APÉNDICE G, IDENTIFICACIÓN EN LAS VELAS

La regla G1, excepto el cuadro de Letras de Nacionalidad en la Vela, y la regla G2 se modifican por:

G1 BARCOS DE CLASES WORLD SAILING O DE IRSA

La regla G1 se aplica a cada barco de una clase administrada o reconocida por World Sailing o por la International Radio Sailing Association (IRSA).

G1.1 Identificación

(a) Salvo que sus reglas de clase dispongan otra cosa, un barco de una clase World Sailing o IRSA deberá cumplir con la regla G1 y deberá mostrar:

(1) en su vela mayor la insignia de su clase y las letras de nacionalidad (si resultan exigidas).

(2) en todas las velas, su número de vela.

(b) En los campeonatos mundiales y continentales, las velas deberán cumplir con la regla E8. En las demás regatas deberán cumplir con las presentes reglas o con las que resultaban aplicables en el momento de su certificación inicial.

G1.2 Letras de Nacionalidad

En los campeonatos del mundo y continentales de IRSA y en aquellas regatas descritas como internacionales en sus anuncios de regata, todo barco deberá mostrar letras de nacionalidad conforme al cuadro del Apéndice G, regla G1, indicando:

(a) cuando se inscribió según la regla 75(a), la autoridad nacional del barco, o

(b) el país de residencia del participante, o

(c) la autoridad nacional del propietario o del participante.

Nota: En la página web de World Sailing se encuentra un cuadro actualizado de Letras de Nacionalidad de Vela.

G1.3 Números de vela

(a) El número de vela coincidirá con las dos últimas cifras:

(1) del número de registro del casco, o

(2) del número personal del propietario o del participante que le haya asignado la autoridad de expedición correspondiente.

(b) Cuando el número de caso o el número personal sean de una sola cifra, será precedida de un cero.

(c) Cuando haya un conflicto entre números de vela o cuando el número de vela de un barco pudiera mal interpretarse, el comité de regatas exigirá a uno o más barcos que cambien su número de vela.

G1.4 Especificaciones

(a) Las letras de nacionalidad y los números de vela serán letras mayúsculas y números arábigos, claramente legibles y del mismo color. Su color contrastará con el color del tejido de la vela. Los tipos de letra comercialmente disponibles que proporcionen la misma o mejor visibilidad que el tipo Helvética, son aceptables. No son aceptables las fuentes numéricas.

(b) La altura de los caracteres y la distancia entre ellos será como sigue:

Dimensión	*Mínimo*	*Máximo*
Altura de los números	100 mm	110 mm
Espaciado entre números adyacentes	20 mm	30 mm
Altura de las letras de nacionalidad	60 mm	70 mm
Espaciado entre letras de nacionalidad adyacentes	13 mm	23 mm

G1.5 Posición

(a) Los emblemas de clase, letras de nacionalidad y números de vela estarán situados como sigue:

(1) en ambas caras de la vela;

(2) con los de la cara de estribor posicionados más arriba;

(3) aproximadamente horizontales;

(4) con espacio para insertar un prefijo “1” delante del número de vela; y

(5) con un espaciado vertical no menor de 40 mm entre las filas de números y letras situadas en las caras opuestas de la vela.

Sin embargo, pueden posicionarse dorso contra dorso los emblemas de clase que sean simétricos o inversos.

(b) Las insignias de clase simétricas o invertidas deberán estar en la vela mayor por encima de una línea perpendicular al grátil a través del punto de tres cuartos de baluma y pueden posicionarse a la misma altura en ambas caras de la vela. En caso contrario, la separación vertical no será inferior a 20 mm.

(c) En una mayor los números de vela se posicionarán

(1) por debajo del emblema de clase;

(2) por encima de la línea perpendicular al gratil a la altura del Punto de un Cuarto de la Baluma;

(3) por encima de las letras de nacionalidad;

G1.6 Excepciones

Cuando el tamaño de la vela impida cumplir las reglas G1.4 o G1.5, estas reglas se excepcionarán en el siguiente orden de preferencia:

(a) los números de vela podrán prolongarse por debajo de la línea especificada;

(b) el espaciado vertical puede reducirse a no menos de 20 mm:

(1) en primer lugar entre los números de vela y las letras de nacionalidad, y

(2) luego, entre las letras de nacionalidad.

(c) puede reducirse la altura de las letras de nacionalidad a no menos de 40 mm o ser omitidas;

(d) puede reducirse el espaciado vertical de los números de vela a no menos de 20 mm;

(e) puede reducirse la altura de los números de vela a menos de 90 mm, pero no menos de 80 mm, o ser omitidos excepto en la vela de mayor tamaño.

G2 OTROS BARCOS

Otros barcos deberán cumplir con la regla E8 a menos las reglas relativas a la asignación, disposición y tamaño de su emblema, letras y números hayan sido modificadas por su autoridad nacional o la asociación de su clase. Estas reglas, cuando sea posible, deberán cumplir con los requisitos anteriores.

APÉNDICE F
REGLAS PARA REGATAS DE KITEBOARD

Las regatas de Kiteboard en formato de recorrido ("Course Racing") se regirán por el Reglamento de Regatas a Vela *con las modificaciones de este apéndice. El término "barco" usado en otras partes de las* ***reglas*** *significa "kiteboard" o "barco" según sea apropiado.*

Nota: En el sitio web de World Sailing pueden encontrarse enlaces para las reglas de otros formatos o tipos de competición de kiteboard.

MODIFICACIONES A LAS DEFINICIONES

Las definiciones de *Libre a Popa* y *Libre a Proa; Compromiso, Obstáculo Continuo, Terminar, Mantenerse Separado, Sotavento y Barlovento, Espacio en Baliza, Obstáculo, Salir, Amura,* de *Estribor* o de *Babor*, y *Zona* se remplazan por:

Libre a Popa* y *Libre a Proa; Compromiso Un kiteboard está *libre a popa* de otro cuando su casco está detrás de una línea perpendicular a la línea de crujía del otro kiteboard, trazada por la parte más a popa del casco de éste. El otro kiteboard está *libre a proa.* Los kiteboards están *comprometidos* cuando ninguno de ellos está *libre a popa.* Sin embargo, también están *comprometidos* cuando un kiteboard entre ellos está *comprometido* con ambos. Si existe una duda razonable acerca de si dos kiteboards están *comprometidos*, se supondrá que no lo están. Estas expresiones se aplican siempre a kiteboards que están en la misma *bordada*. Se aplican a kiteboards en *bordadas* opuestas sólo cuando ambos naveguen a un rumbo de más de 90 grados con respecto al viento real.

Obstáculo continuo. Un *obstáculo* es un *obstáculo continuo* cuando un kiteboard haya de pasar junto a él durante al menos 30 metros. Sin embargo, los siguientes no tienen la consideración de *obstáculo continuo*: una embarcación en movimiento, un kiteboard *en regata*, o una embarcación del comité de regatas que tenga la consideración de *baliza*.

Terminar Un kiteboard *termina* cuando, después de su señal de salida, estando el participante en contacto con el casco, cualquier parte del casco o del participante cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido. Sin embargo, no ha *terminado* si después de cruzar la línea de llegada

(a) efectúa una penalización conforme a la regla 44.2,

(b) corrige un error al *navegar el recorrido* que haya cometido en la línea de llegada, o

(c) continúa *navegando el recorrido*.

Después de *terminar*, un kiteboard no necesita cruzar completamente la línea de llegada. Las instrucciones de regata pueden cambiar la dirección en la que los kiteboards deben cruzar la línea de llegada para *terminar.*

Mantenerse Separado Un kiteboard se *mantiene separado* de otro kiteboard con derecho de paso

(a) si el kiteboard con derecho de paso puede navegar a su rumbo sin necesidad de realizar acciones para eludirlo y,

(b) si el kiteboard con derecho de paso puede también alterar su rumbo en ambas direcciones o mover su cometa en cualquier dirección, sin que haya un contacto inmediato.

Sotavento y Barlovento La banda de *sotavento* de un kiteboard es el lado que está o, al estar proa al viento, que estaba más alejado del viento. Sin embargo, cuando navega en amura forzada o en popa cerrada, la banda de *sotavento* es el lado en que se halla su cometa. El otro lado es su banda de *barlovento*. Cuando dos kiteboards en la misma *bordada* están *comprometidos*, aquel cuyo casco está en el lado de *sotavento* del casco del otro es el kiteboard de *sotavento*. El otro es el kiteboard de *barlovento*

Espacio en Baliza El *espacio* para que un kiteboard navegue no alejándose de la *baliza* más de lo necesario para navegar su *rumbo debido* para rodear o pasar la *baliza* por su lado prescrito y el *espacio* para pasar una *baliz*a de llegada después de *terminar*.

Obstáculo Un *obstáculo* es

(a) objeto que un kiteboard no podría pasar sin alterar sustancialmente su rumbo o la posición de su cometa, si navegara directamente hacia él y a una distancia de 10 metros;

(b) un objeto que puede pasarse con seguridad sólo por un solo lado; o

(c) un objeto, área o línea así designado en una *regla*.

Sin embargo, un kiteboard *en regata* no es un *obstáculo* para otros kiteboards, a no ser que estos deban *mantenerse separados* de aquel o, si se aplica la regla 22, deban evitarlo.

Salir Un kiteboard *sale* cuando, habiendo estado el casco y el participante completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida en el momento de su señal de salida o después de esta, cualquier parte del casco o del participante cruza la línea de salida desde el lado de pre-salida hacia el lado del recorrido.

Amura (Bordada)*, de *Estribor* o de *Babor Un kiteboard está en la *amura* (*bordada*) de *estribor* o de *babor* (*amurado a babor o estribor*), correspondiente a la mano que el participante tendría más adelantada si estuviera en una posición normal de navegación (con los talones a barlovento y ambas manos en la barra de control, sin cruzar los brazos). Un kiteboard está *amurado a estribor* cuando la mano derecha del participante estaría delante y *amurado a babor* cuando la mano izquierda estaría delante.

Zona La zona alrededor de una *baliza* que está dentro de una distancia de 30 metros. Un kiteboard está en la *zona* cuando cualquier parte de su casco está en la *zona*.

Se añaden las siguientes definiciones:

Volcado Un kiteboard está *volcado* cuando

(a) su cometa está en el agua, o

(b) sus cables están enredados con los de otro kiteboard.

Saltando Un kiteboard está *saltando* cuando su casco, sus apéndices y el participante dejan de estar en contacto con el agua.

Adrizándose Un kiteboard está *adrizándose* desde el momento en que pierde velocidad para gobernar hasta que la obtiene de nuevo, salvo que esté *volcada*.

F1 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 1

[No hay modificaciones]

F2 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 2

PARTE 2 – PREAMBULO

En la segunda frase del preámbulo, la expresión “lesiones o daños de consideración” se modifica por “lesiones, daños de consideración o un enredo.”

13 VIRANDO POR AVANTE

Se suprime la regla 13

16 ALTERAR EL RUMBO O LA POSICIÓN DE LA COMETA

La regla 16 se modifica por:

16.1 Cuando un kiteboard con derecho de paso altera su rumbo o la posición de su cometa, dará al otro kiteboard *espacio* para seguir *manteniéndose separado*.

16.2 Además, cuando, barloventeando, un kiteboard *amurado a babor* se está *manteniendo separado* navegando para pasar por sotavento de un kiteboard *amurado a estribor*, el kiteboard *amurado a estribor* no arribará ni cambiará la posición de su cometa, si como resultado el kiteboard *amurado a babor* tiene que alterar inmediatamente su rumbo o la posición de su cometa para continuar *manteniéndose separado*. [4]

17 EN LA MISMA BORDADA; RUMBO DEBIDO

La regla 17 se suprime.

18 ESPACIO EN BALIZA

La regla 18 se modifica como sigue:

18.1 Cuándo se Aplica la Regla 18

La regla 18 se aplica entre kiteboards cuando tienen que dejar una *baliza* por la misma banda y al menos uno de ellos está en la *zona*. Sin embargo, no se aplica

(a) entre kiteboards que están en *bordadas* opuestas cuando el primero de ellos alcance la zona.

(b) entre un kiteboard que se aproxima a una *baliza* y otro que la está dejando.

La Regla 18 ya no se aplica entre kiteboards cuando se ha dado el *espacio en baliza.*

18.2 Dar Espacio en Baliza

(a) Cuando el primero de dos kiteboard alcanza la *zona*,

(1) si los kiteboards están *comprometidos*, el kiteboard que en ese momento está por el exterior dará *espacio en baliza* al kiteboard interior.

(2) si los kiteboards no están *comprometidos*, el kiteboard que no ha alcanzado la *zona* dará *espacio en baliza.*

Cuando esta regla exija a un kiteboard dar *espacio en baliza*, éste continuará haciéndolo durante el tiempo que se aplique esta regla, incluso si posteriormente el *compromiso* se rompe o se establece un nuevo *compromiso*.

(b) La regla 18.2(a) ya no se aplica si alguno de los kiteboard afectados por esta regla cambia de *amura*.

(c) Si el kiteboard que tiene derecho a *espacio en baliza* sale de la *zona*, pierde su derecho al *espacio en baliza* y la regla 18.2(a) se aplica de nuevo en caso de ser necesario basándose en la relación entre los kiteboards en el momento en que la regla 18.2(a) se aplique de nuevo.

.

[4] Nota de traducción: Esta regla no se aplica antes de la señal de salida. Véase el Caso 132 de World Sailing.

18.3 Cambiar de Amura en la Zona

Cuando un kiteboard con derecho de paso con *compromiso* interior deba cambiar de *amura (bordada)* en una baliza para navegar a su *rumbo debido*, hasta que cambie de *amura (bordada)* no se alejará de la *baliza* más que lo necesario para navegar a ese rumbo si al hacerlo afecta al rumbo de ortro kiteboard. La regla 18.3 no se aplica en las *balizas* que conforman una puerta ni en las *balizas* de llegada

19 ESPACIO PARA PASAR UN OBSTÁCULO

La regla 19.2(a) se modifica por:

(a) Un kiteboard con derecho de paso puede elegir el lado por el que pasar un *obstáculo* dejándolo por su costado de babor o estribor. Si el kiteboard con derecho de paso cambia su rumbo o la posición de su cometa al elegir el costado por el que dejar el obstáculo, dará al otro kiteboard *espacio* para *mantenerse separado.*

20 ESPACIO PARA VIRAR POR AVANTE EN UN OBSTÁCULO

La regla 20.1(a) se modifica por:

(a) se esté aproximando a un *obstáculo* y, para evitarlo con seguridad, necesite hacer enseguida una alteración sustancial del rumbo o de la posición de su cometa, y

La regla 20.4 se modifica por:

20.4 Requisitos Adicionales para las Voces

Además de las voces de aviso se exigen las siguientes señales con el brazo

(a) para pedir “Espacio para Virar”, girar la mano en círculo sobre la cabeza repetida y visiblemente; y

(b) para indicar “Vira”, señalar repetida y visiblemente hacia el otro kiteboard y hacer un movimiento de barrido hacia barlovento.

SECCIÓN D – PREÁMBULO

El preámbulo de la Sección D se modifica por:

Cuando las reglas 21 ó 22 se aplican entre dos kiteboards, las reglas de las Secciones A y C no se aplican.

21 ERRORES DE SALIDA; HACIENDO UNA PENALIZACIÓN; SALTANDO

La regla 21.3 se modifica y se añade una nueva regla 21.4:

21.3 Durante el último minuto antes de su señal de salida, un kiteboard que reduce su velocidad significativamente, que se detiene o que no se desplaza hacia delante de forma significativa, se *mantendrá separado* de otros kiteboards, a menos que *vuelque* de forma accidental.

21.4 Un kiteboard que está *saltando* se *mantendrá separado* de un kiteboard que no lo está.

22 VOLCADO; ADRIZANDOSE; VARADO; EN SALVAMENTO

La regla 22 se modifica por:

22.1 Si ello es posible, un kiteboard evitará a un kiteboard *volcado* o que está varado o tratando de ayudar a una embarcación o persona en peligro.

22.2 Un kiteboard que está *adrizándose* deberá *mantenerse separado* de un kiteboard que no lo está.

F3 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 3

26 SISTEMAS DE SALIDA

La regla 26 se modifica por:

Se dará la salida de las pruebas usando las siguientes señales. Los tiempos se cronometrarán desde las señales visuales; la ausencia de una señal fónica no se tomará en cuenta

Minutos antes de la señal de salida	*Señal visual*	*Señal fónica*	*Significado*
3	Bandera de Clase	Una	Señal de atención
2	U o bandera negra	Una	Señal de preparación
1	U o bandera negra arriada	Una larga	Un minuto
0	Bandera de Clase arriada	Una	Señal de salida

29 LLAMADAS

Se suprime la regla 29.1.

30 PENALIZACIONES EN LA SALIDA

Se suprime las reglas 30.1 y 30.2.

En las reglas 30.3 y 30.4, la expresión “casco” se modifica por “casco o participante”.

En la regla 30.4, la expresión “número de vela” se modifica por “número de participante”

36 PRUEBAS QUE SE VUELVEN A EMPEZAR O QUE SE REPITEN

La regla 36(b) se modifica por:

(b) le causará una penalización, excepto bajo las reglas 2, 30.4 o 69 o bajo la regla 14 si causó lesiones, daños de consideración o un enredo.

F4 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 4

41 AYUDA EXTERNA

Se añaden nuevas reglas 41(e) y 41(f):

(e) ayuda de otro participante en la misma prueba, para volver a despegar la cometa,

(f) ayuda para cambiar el equipo, pero solo en la zona de varada.

42 PROPULSIÓN

La regla 42 se modifica por:

42.1 Regla Básica

Excepto cuando lo permita la regla 42.2, un kiteboard competirá usando sólo el viento y el agua para aumentar, mantener o reducir su velocidad.

42.2 Excepciones

(a) Un kiteboard puede ser impulsado por las acciones individuales del participante sobre el kiteboard.

(b) Un participante puede nadar, caminar o remar mientras esté *volcado* o *adrizándose*, siempre que el kiteboard no gane una ventaja significativa en la prueba.

(c) Puede usarse cualquier medio de propulsión para ayudar a otra persona o barco en peligro.

43 EXONERACIÓN

La regla 43.1(c) se modifica por:

(c) Un kiteboard con derecho de paso o uno que está tomando el *espacio* o *espacio en baliza* al que tiene derecho, queda exonerado por infringir la regla 14 si el contacto no causa daños, lesiones o un enredo.

Se añade una nueva regla 43.1(d):

(d) Cuando un kiteboard infringe la regla 15 y no hay contacto, queda exonerado de esa infracción.

44 PENALIZACIONES EN EL MOMENTO DEL INCIDENTE

Las reglas 44.1 y 44.2 se modifican por:

44.1 Penalizarse

Un kiteboard que puede haber infringido una o más reglas de la Parte 2 o la regla 31 en un incidente ocurrido mientras está *en regata*, puede realizar una Penalización de Un Giro. Alternativamente, el anuncio o las instrucciones de regata pueden establecer el uso de la Penalización de Puntuación u otro tipo de penalización, en cuyo caso la penalización establecida sustituirá a la Penalización de Un Giro. Sin embargo,

(a) cuando un kiteboard puede haber infringido una regla de la Parte 2 y la regla 31 en el mismo incidente no necesita penalizarse por la infracción de la regla 31; y

(b) si el kiteboard causó lesiones, daños de consideración o un enredo o, si a pesar de haberse penalizado, obtuvo una ventaja significativa o provocó una desventaja significativa al otro kiteboard en la prueba o en la serie como consecuencia de su infracción, su penalización deberá ser retirarse.

44.2 Penalización de Un Giro

Después de separarse claramente de otros kiteboards tan pronto como sea posible después del incidente, un kiteboard hace una Penalización de Un Giro al efectuar con prontitud un giro de 360° con el apéndice del casco en el agua sin necesidad de virar por avante ni de trasluchar. Cuando un kiteboard se penaliza en o cerca de la línea de llegada, su casco y el participante deberán estar completamente en el lado del recorrido de la línea antes de que *termine*.

50 VESTIMENTA Y EQUIPO DE UN PARTICIPANTE

La regla 50.1(a) se modifica por:

(a) Un participante no usará ni llevará vestimenta o equipo cuyo propósito sea aumentar su peso. Sin embargo, un participante puede llevar un recipiente para bebida, con una capacidad mínima de un litro y cuyo peso lleno no exceda de 1,5 kilos.

PARTE 4. REGLAS QUE SE SUPRIMEN

Se suprimen las reglas 45, 48.2, 49, 50.2, 51, 52, 54, 55 y 56.1.

F5 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 5

60 PROTESTAS

60.2 Intención de Protestar

Las reglas 60.2(a), 60.2(b) y 60.2(c) se modifican por:

(a) Si una *protesta* se refiere a un incidente observado por el protestante en la zona de regatas:

(1) Si el protestante es un kiteboard, deberá dar una voz de "Protesto" en la primera oportunidad razonable.

(2) Si el protestante es un *comité*, deberá informar al kiteboard después de la prueba, y dentro del tiempo límite para protestar, de su intención de protestar.

(b) Sin embargo, si

(1) el protestado está más allá del alcance de la voz en el momento del incidente,

(2) el incidente consistió en un error al *navegar el recorrido*,

(3) el protestante no presenció el incidente en la zona de regatas, o

(4) un comité de protestas decide protestar a un kiteboard bajo la regla 60.4(c),

entonces el único requisito para el protestante es informar al protestado de su intención de protestar en la primera oportunidad razonable.

(c) si en el momento del incidente resulta evidente para un kiteboard que protesta que un tripulante de cualquiera de los kiteboards está en peligro, o que se han producido lesiones, daños graves o un enredo, no se le aplican las reglas 60.2(a) o 60.2(b), pero deberá intentar informar al otro kiteboard, dentro del tiempo límite para protestar, de su intención de protestar.

60.5 Decisiones de las Protestas

Las reglas 60.5(d)(1) y 60.5(d)(2) se modifican por:

(d) Si el comité de protestas decide que un kiteboard tiene desviaciones mayores que las tolerancias de construcción aceptables:

(1) no se penalizará al kiteboard si cualquier desviación mayor que las tolerancias especificadas fueron causadas por el desgaste normal y no mejoran el rendimiento del kiteboard,

(2) sin embargo, el kiteboard no *regateará* de nuevo hasta que haya corregido las desviaciones, excepto cuando el comité de protestas decida que no hay o no ha habido oportunidad razonable para hacerlo.

Se añade una nueva regla 60.5(e):

(e) si el comité de protestas decide que un kiteboard ha infringido una *regla* y no es exonerado, y, como resultado, ha originado un enredo por segunda vez o más durante la regata, su penalización será una descalificación no excluible.

63 CELEBRACIÓN DE AUDIENCIAS

63.5 Decisiones

La regla 63.5(d) se modifica por:

(d) Si el comité de protestas tiene dudas acerca de cualquier asunto relativo a la medición de un kiteboard, la interpretación de una regla de clase o a un asunto relacionado con daños a un kiteboard, trasladará sus preguntas, junto con los hechos relevantes, a una autoridad responsable de interpretar la regla. Al resolver, el comité deberá regirse por la respuesta de la autoridad.

Se añade la nueva regla 63.8:

63.8 Procedimiento de la Audiencia en una Serie Eliminatoria

En una prueba de una serie eliminatoria que clasificará a un kiteboard para participar en una fase posterior de la regata:

(a) Se suprimen las reglas 60.3(a) y (b), 61.2(a) y 63.6(b).

(b) La regla 63.4 se modifica por:

No es preciso presentar por escrito las *protestas* y solicitudes de reparación; se efectuarán oralmente a un miembro del comité de protestas tan pronto sea razonablemente posible tras la prueba. El comité de protestas puede obtener pruebas del modo que le parezca apropiado y puede comunicar su decisión oralmente.

70 APELACIONES Y SOLICITUDES A UNA AUTORIDAD NACIONAL

Se añade una nueva regla 70.6:

70.6 No se permiten apelaciones en disciplinas o formatos con series eliminatorias.

F6 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 6

[No hay modificaciones]

F7 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 7

90 COMITÉ DE REGATAS; INSTRUCCIONES DE REGATA; PUNTUACIÓN

La última frase de la regla 90.2(c) se modifica por: “Únicamente pueden darse instrucciones orales si el procedimiento está establecido en las instrucciones de regata.”

F8 MODIFICACIONES AL APÉNDICE A

A1 NÚMERO DE PRUEBAS; PUNTUACIÓN FINAL

La regla A1 se modifica por:

El número de pruebas programado y el número de pruebas que han de puntuarse para constituir una serie se establecerá en el anuncio o en las instrucciones de regata. Si una regata incluye más de una disciplina o formato, el anuncio o las instrucciones de regata determinarán cómo se calcula la puntuación final; véase la regla 90.3(a).

A5 PUNTUACIONES DETERMINADAS POR EL COMITÉ DE REGATAS

La regla A5.2 se modifica por:

A5.2 Un kiteboard que no *navegó el recorrido*, se retiró o fue descalificado, recibirá la puntuación correspondiente a un puesto de llegada igual al número total de kiteboards inscritos en la serie o, en una prueba de una serie eliminatoria, al número de kiteboards en esa prueba eliminatoria más un puesto.

A10 ABREVIATURAS PARA LAS CLASIFICACIONES

Se añade a la regla A10:

DCT Descalificado tras provocar un enredo en un incidente.

F9 MODIFICACIONES AL APÉNDICE G

El Apéndice G se modifica por:

Apéndice G – Identificación

G1 Cada kiteboard deberá identificarse como sigue:

(a) A cada participante se le proporcionará y deberá llevar puesto un dorsal con un número personal de no más de tres dígitos. El dorsal se usará según lo previsto mostrando claramente el número de competición.

(b) Los números deberán mostrarse tan alto como sea posible en las partes de delante, de detrás y en las mangas del dorsal. Su altura será como mínimo de 20 cm en la parte de detrás y de 6 cm en la parte de delante y en las mangas.

(c) Los números serán arábigos, todos de un mismo color liso y claramente legibles, y en un tipo de letra comercialmente disponible que tenga la misma o mejor legibilidad que el tipo Helvética. El color de los números deberá contrastar con el color del dorsal.

APÉNDICE G
IDENTIFICACIÓN EN LAS VELAS

Véase la regla 77.

G1 BARCOS DE CLASES WORLD SAILING

G1.1 Identificación

Cada barco de una Clase World Sailing llevará en su vela mayor y, tal como está previsto en la regla G1.3(c) sólo con respecto a las letras y números, en su spinnaker y vela de proa:

(a) el emblema de la clase a la cual pertenece;

(b) en todas las regatas internacionales, excepto cuando se suministran los barcos a todos los participantes, las letras de nacionalidad correspondientes a su autoridad nacional de acuerdo con el cuadro que sigue. A efectos de esta regla, se entiende por regatas internacionales los de World Sailing, los campeonatos del mundo y continentales y aquellas descritas como internacionales en sus anuncios de regata; y

(c) un número de vela no mayor de cuatro cifras que le ha sido asignado por su autoridad nacional o, cuando así lo establezcan las reglas de la clase, por la asociación de la clase. La limitación de cuatro cifras no se aplica a las clases cuya afiliación o reconocimiento por World Sailing se produjo antes del 1 de Abril de 1997. Alternativamente, cuando así lo permitan las reglas de la clase, la autoridad emisora correspondiente puede adjudicar un número de vela personal a un propietario, quien lo puede usar en todos los barcos de esa clase que sean de su propiedad.

Las velas medidas con anterioridad al 31 de Marzo de 1999 deberán cumplir con la regla G1.1 o con las reglas vigentes en el momento en que se midieron.

Nota: En la página Web de World Sailing se puede encontrar una versión actualizada de la tabla que sigue a continuación.

Letras	*Autoridad Nacional*	*Letras*	*Autoridad Nacional*
AHO	Antillas Holandesas	AUS	Australia
ALG	Argelia	AUT	Austria
AND	Andorra	AZE	Azerbaiyán
ANG	Angola	BAH	Bahamas
ANT	Antigua	BAR	Barbados
ARG	Argentina	BEL	Bélgica
ARM	Armenia	BER	Bermuda
ARU	Aruba	BIZ	Belice
ASA	Samoa Americana	BLR	Bielorrusia

Letras	*Autoridad Nacional*	*Letras*	*Autoridad Nacional*
BOL	Bolivia	INA	Indonesia
BOT	Botsuana	IND	India
BRA	Brasil	IRI	Irán
BRN	Baréin	IRL	Irlanda
BRU	Brunéi	IRQ	Iraq
BUL	Bulgaria	ISL	Islandia
CAM	Camboya	ISR	Israel
CAN	Canadá	ISV	Islas Vírgenes US
CAY	Islas Caimán	ITA	Italia
CHI	Chile	IVB	Islas Vírgenes Británicas
CHN	R.P. China	JAM	Jamaica
COL	Colombia	JOR	Jordania
COK	Islas Cook	JPN	Japón
CRO	Croacia	KAZ	Kazajistán
CUB	Cuba	KEN	Kenia
CYP	Chipre	KGZ	Kirguistán
CZE	República Checa	KOR	República de Corea
DEN	Dinamarca	KOS	Kosovo
DJI	Yibuti	KSA	Arabia Saudí
DOM	República Dominicana	KUW	Kuwait
ECU	Ecuador	LAT	Letonia
EGY	Egipto	LBA	Libia
ESA	El Salvador	LCA	Santa Lucía
ESP	España	LIB	Líbano
EST	Estonia	LIE	Liechtenstein
FIJ	Fiyi	LTU	Lituania
FIN	Finlandia	LUX	Luxemburgo
FRA	Francia	MAC	Macao, China
GBR	Gran Bretaña	MAD	Madagascar
GEO	Georgia	MAR	Marruecos
GER	Alemania	MAS	Malasia
GRE	Grecia	MDA	Moldavia
GRN	Granada	MEX	México
GUA	Guatemala	MKD	Macedonia del Norte
GUM	Guam	MLT	Malta
HKG	Hong Kong, China	MNE	Montenegro
HUN	Hungría	MNT	Montserrat

Letras	*Autoridad Nacional*	*Letras*	*Autoridad Nacional*
MON	Mónaco	SLO	Eslovenia
MOZ	Mozambique	SMR	San Marino
MRI	Mauricio	SOL	Islas Salomón
MYA	Birmania	SRB	Serbia
NAM	Namibia	SRI	Sri Lanka
NCA	Nicaragua	SUD	Sudán
NED	Países Bajos	SUI	Suiza
NGR	Nigeria	SVK	República Eslovaca
NOR	Noruega	SWE	Suecia
NZL	Nueva Zelanda	TAH	Tahití
OMA	Omán	TAN	Tanzania
PAK	Pakistán	TCA	Istas Turcas y Caicos
PAN	Panamá	TGA	Tonga
PAR	Paraguay	THA	Tailandia
PER	Perú	TJK	Tajikistán
PHI	Filipinas	TLS	Timor Oriental
PLE	Palestina	TPE	Taipéi Chino
PNG	Papúa Nueva Guinea	TTO	Trinidad y Tobago
POL	Polonia	TUN	Túnez
POR	Portugal	TUR	Turquía
PRK	RPD Corea	UAE	Emiratos Árabes Unidos
PUR	Puerto Rico	UGA	Uganda
QAT	Qatar	UKR	Ucrania
ROU	Rumania	URU	Uruguay
RSA	Sudáfrica	USA	Estados Unidos de América
RUS	Rusia	VAN	Vanuatu
SAM	Samoa	VEN	Venezuela
SEN	Senegal	VIE	Vietnam
SEY	Seychelles	VIN	San Vicente y las Granadinas
SGP	Singapur	ZIM	Zimbabue
SKN	Islas San Cristóbal y Nieves		

G1.2 Especificaciones

(a) Las letras de nacionalidad y los números de vela serán

(1) en letras mayúsculas y números arábigos,

(2) del mismo color,

(3) de un color que contraste con el de la vela, y

(4) de una tipografía sans serif.

Además, las letras y los números de identificación del barco serán claramente legibles con la vela envergada.

(b) La altura de los caracteres y el espacio entre caracteres adyacentes en la misma u opuestas caras de la vela estarán relacionados con la eslora total del barco, como sigue:

Eslora total	*Altura mínima*	*Espacio mínimo entre letras y números o hasta el borde de la vela*
Menos de 3.5 m	230 mm	45 mm
3.5 m – 8.5 m	300 mm	60 mm
8.5 m – 11 m	375 mm	75 mm
Más de 11 m	450 mm	90 mm

G1.3 Posición

Los emblemas de clase, letras de nacionalidad y números de vela estarán situados como sigue:

(a) En general

(1) Los emblemas de clase, las letras de nacionalidad y los números de vela, cuando corresponda, se colocarán en las dos caras de la vela, siendo los de la cara de estribor los de más arriba.

(2) Las letras de nacionalidad se colocarán en ambas caras de la vela por encima del número de vela

(b) Vela Mayor

(1) El emblema de la clase, las letras de nacionalidad y los números de vela estarán, cuando sea posible, totalmente por encima de un arco cuyo centro es el punto del puño de driza y cuyo radio es el 60% de la longitud de la baluma.

(2) El emblema de la clase estará situado por encima de las letras de nacionalidad. Cuando los emblemas de la clase son de un diseño tal que, puestos dorso contra dorso en ambas caras de la vela, coinciden, pueden situarse de este modo.

(c) Velas de proa y Spinnakers.

(1) Únicamente se exige mostrar las letras de nacionalidad y los números de vela en aquellas velas de proa cuya longitud del pujamen exceda de 1,3 x la base del triángulo de proa.

(2) Las letras de nacionalidad y los números de vela de las velas de proa estarán totalmente por debajo de un arco cuyo centro es el punto del puño de driza y cuyo radio es el 50% de la longitud de la baluma y, cuando sea posible, totalmente por encima de un arco cuyo radio es el 75% de la longitud de la baluma.

(3) Las letras de nacionalidad y los números de vela se situarán en la cara frontal del spinnaker, pero pueden colocarse en ambas caras. Estarán situados totalmente por debajo de un arco cuyo centro es el punto de su puño de driza, y cuyo radio es el 40% de la mediana de pujamen y, cuando sea posible, totalmente por encima de un arco cuyo radio sea del 60% de la mediana del pujamen.

G2 OTROS BARCOS

Otros barcos deberán cumplir con las reglas de su autoridad nacional o de la asociación de su clase en lo relativo a la asignación, disposición y tamaño de su emblema, letras y números. Estas reglas, cuando sea posible, deberán cumplir con los requisitos anteriores.

G3 BARCOS ALQUILADOS O PRESTADOS

Cuando así se establezca en el anuncio o en las instrucciones de regata, un barco alquilado o prestado para una regata podrá llevar letras de nacionalidad o números de vela que contravengan sus reglas de clase.

G4 ADVERTENCIAS Y PENALIZACIONES

Cuando el comité de protestas encuentra que un barco ha infringido una regla de este apéndice puede, bien hacerle una advertencia y darle tiempo para cumplir con la regla, bien penalizarlo.

G5 MODIFICACIONES POR REGLAS DE CLASE

Las clases de World Sailing pueden modificar las reglas de este apéndice siempre que tales modificaciones sean previamente aprobadas por World Sailing.

APÉNDICE H
PESAJE DE VESTIMENTA Y EQUIPO

Véase la regla 50. Este apéndice no puede modificarse mediante el anuncio de regatas, las instrucciones de regata o las prescripciones de las autoridades nacionales.

H1 Los elementos de la vestimenta y equipo que han de pesarse se colocarán sobre un perchero. Tras haber sido saturados con agua dulce, se dejará que los elementos escurran libremente durante un minuto antes de ser pesados. El perchero debe posibilitar que los elementos cuelguen como lo harían de un colgador de ropa, de manera que permitan que el agua escurra libremente. Los bolsillos equipados con perforaciones de drenaje que no puedan cerrarse estarán vacíos, pero aquellos bolsillos o elementos que puedan retener agua estarán llenos.

H2 Cuando el peso registrado exceda la cantidad permitida, el participante puede volver a colocar la vestimenta y equipo en el perchero y el miembro del comité técnico encargado los empapará y los pesará de nuevo. Podrá repetirse este proceso una segunda vez si el peso excede aún del máximo permitido.

H3 Un participante que vista un traje estanco puede escoger el siguiente método alternativo para pesar los elementos:

(a) el traje estanco y los elementos de vestimenta y equipo que se usan por fuera del traje estanco se pesarán conforme se describe anteriormente.

(b) la vestimenta que se usa debajo del traje estanco se pesará tal como se usó *en regata* sin escurrir.

(c) ambos pesos se sumarán.

APÉNDICE J
ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA

Véanse las reglas 89.2 y 90.2. En este apéndice la palabra "regata" incluye una prueba o serie de pruebas.

No es necesario repetir una regla del anuncio de regatas en las instrucciones de regata.

Debe extremarse la precaución para asegurar que no haya conflictos entre reglas del anuncio de regatas, de las instrucciones de regata o de otros documentos que rigen la regata.

J1 CONTENIDO DEL ANUNCIO DE REGATAS

J1.1 El anuncio de regatas deberá contener lo siguiente:

(1) el nombre, lugar y fechas de la regata y el nombre de la autoridad organizadora;

(2) que la regata se regirá por las *reglas* tal como se definen en el *Reglamento de Regatas a Vela*;

(3) una lista de cualesquiera otros documentos que rigen la regata (por ejemplo, el *Reglamento de Equipamiento de Vela*, en la medida en que se apliquen), incluyendo dónde o cómo puede obtenerse cada documento o una copia electrónica de los mismos;

(4) las clases que participan, cualquier sistema de compensación o rating que se vaya a utilizar y las clases para las que se aplicará, los requisitos de inscripción y cualesquiera restricciones a las inscripciones;

(5) el procedimiento y horarios para el registro o la inscripción, incluyendo los derechos de inscripción y las fechas límite;

(6) las fechas y horarios para la señal de atención de la prueba de entrenamiento si la hubiera, la primera prueba, y si se sabe, las pruebas subsiguientes.

J1.2 El anuncio de regatas deberá incluir, de entre lo siguiente, todo aquello que sea de aplicación:

(1) los procedimientos o el horario de las inspecciones de equipo o de la medición de la regata, o las exigencias respecto de certificados de medición o de rating;

(2) las modificaciones a las reglas autorizadas por World Sailing bajo la regla 86.2, con una referencia específica a cada regla e indicando la modificación (también debe incluirse la autorización dada por World Sailing);

(3) las modificaciones a las reglas de clase, realizadas de acuerdo con la regla 87, haciendo referencia específica a cada regla y expresando las modificaciones;

(4) cualesquiera requisitos de categorización o clasificación que algunos o todos los participantes deban satisfacer;

(a) para la categorización de deportistas (véase la regla 79 y el Código de Categorización de Regatistas de World Sailing), o

(b) para la clasificación funcional en regatas Para World Sailing (véase el Reglamento de Para Clasificación de World Sailing);

(5) que los barcos estarán obligados a mostrar publicidad elegida y facilitada por la autoridad organizadora (véase la regla 6 y el Código de Publicidad de World Sailing) y otra información relacionada con la publicidad;

(6) que la regla 90.3(e) será de aplicación, y cualquier cambio en el límite de tiempo de "24 horas" en esa regla;

(7) cuando se espera que haya inscritos de otros países, aquellas prescripciones nacionales que puedan exigir una preparación anticipada (véase la regla 88);

(8) qué prescripciones serán de aplicación si los barcos pasan por aguas de más de una autoridad nacional mientras están *en regata*, y cuando lo serán (véase la regla 88.1);

(9) método alternativo de comunicación en lugar de las voces previstas en la regla 20 (véase la regla 20.4(b));

(10) cualquier modificación en el peso límite de la vestimenta y equipo de un participante permitido por la regla 50.1(b);

(11) cualesquiera requisitos necesarios para el cumplimiento de la legislación protectora de datos aplicable en el lugar de la sede de la regata;

(12) un formulario de inscripción, que será firmado por el propietario del barco o por su representante, que contenga palabras parecidas a: "Acepto regirme por el *Reglamento de Regatas a Vela* y por todas las demás *reglas* que rigen esta regata";

(13) el reemplazo de las reglas de la Parte 2 por las reglas de derecho de paso del *Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar* o por otras disposiciones administrativas de derecho de paso, la(s) hora(s) y lugar(es) en que se aplicarán, y las señales nocturnas que usará el comité de regatas.

J1.3 El anuncio de regatas deberá incluir, de entre lo siguiente, todo aquello que sea de aplicación y que sea de ayuda para que el participante se decida a acudir a la regata o que contenga otra información que precise antes de que las instrucciones de regata estén disponibles:

(1) las modificaciones a las reglas según permite la regla 86.1, con una referencia específica a cada regla e indicando la modificación;

(2) las modificaciones a las prescripciones nacionales (véase la regla 88.2);

(3) el momento y lugar en que estarán disponibles las instrucciones de regata;

(4) una descripción general del recorrido o tipo de los recorridos que se navegarán;

(5) el sistema de puntuación, si se utiliza uno diferente al sistema del Apéndice A, ya efectuando una referencia a las reglas de clase o a otras *reglas* que rigen la regata, ya incluyéndolo en su totalidad. Indíquense el número de pruebas programadas y el número mínimo de ellas que han de puntuarse para constituir una serie (véase la regla A1). Cuando resulte apropiado, para una serie en la que el número de barcos que toman la salida puede variar notablemente, indique que se aplicará la regla A5.3;

(6) las penalizaciones por infringir una regla de la Parte 2 distintas de la Penalización de Dos Giros;

(7) la hora a partir de la cual no se dará ninguna señal de atención el último día programado de regata;

(8) la denegación del derecho de apelación, sujeta a la regla 70.3;

(9) en caso de haber barcos alquilados o prestados, si se aplica la regla G3;

(10) los premios.

J2 CONTENIDO DE LAS INSTRUCCIONES DE REGATA

J2.1 Salvo que ya esté incluida en el anuncio de regatas, las instrucciones de regata deberán contener la información siguiente:

(1) la información de las reglas J1.3(1), (2) y (5) y, cuando sea aplicable, de las reglas J1.3(6), (7), (8), (9) y (10);

(2) el programa de pruebas y los horarios de las señales de atención para cada clase;

(3) una descripción completa del (los) recorrido(s) que se navegará(n), o una lista de *balizas* entre las que se seleccionará el recorrido, y, si es relevante, cómo se indicarán los diferentes recorridos así como cualquier cambio en la dirección en la que los barcos deben cruzar la línea de llegada para *terminar*;

(4) la descripción de las *balizas*, incluidas las *balizas* de salida y llegada, indicando el orden en que se han de pasar las *balizas* y el lado por el que ha de dejarse cada una, identificando aquellas que han de rodearse (véase la definición *Navegar el Recorrido*);

(5) descripciones de las líneas de salida y de llegada, de las banderas de clase y de cualesquiera señales especiales que se vayan a usar;

(6) el límite de tiempo para que el primer barco *navegue el recorrido*, de haberlo (véase la regla 35);

(7) la ubicación del tablón (o tablones) oficial de avisos o su dirección online; ubicación de la oficina de regatas.

J2.2 Salvo que estén ya incluidas en el anuncio de regatas, las instrucciones de regata también deberán incluir lo siguiente, cuando sea de aplicación:

(1) si es de aplicación el Apéndice P;

(2) cuando sea apropiado, en una regata en el que se espera que haya inscritos de otros países, una copia en inglés de aquellas prescripciones nacionales que sean de aplicación;

(3) el procedimiento para modificar las instrucciones de regata;

(4) el procedimiento para hacer modificaciones orales a las instrucciones de regata en el agua (véase la regla 90.2(c));

(5) normas de seguridad, como por ejemplo los requisitos y señales para los dispositivos personales de flotación, control al llegar a la zona de salida, y control en tierra antes de hacerse a la mar y al regreso;

(6) las señales en tierra y la ubicación de la(s) zona(s) de señales;

(7) las restricciones que controlan los cambios a los barcos cuando son proporcionados por la autoridad organizadora;

(8) cuándo y en qué circunstancias la propulsión está permitida de acuerdo con la regla 42.3(i);

(9) restricciones al uso de embarcaciones del *personal de apoyo*, pantallas plásticas, radios, etc.; al vertido de basura; a la puesta en tierra; y a la ayuda externa prestada a un barco que no está *en regata;*

(10) la zona de regatas (se recomienda una carta náutica);

(11) la ubicación de la zona de salida, y cualesquiera restricciones para entrar en ella;

(12) cualesquiera procedimientos o señales especiales para la llamada individual y general;

(13) la longitud aproximada del recorrido, y la longitud aproximada de los tramos de ceñida;

(14) los procedimientos o señales especiales para cambiar un tramo del recorrido (véase la regla 33);

(15) descripción de aquellos objetos, áreas o líneas identificados por una *regla* como un *obstáculo* (véase la definición de *Obstáculo*), así como cualquier restricción para entrar en tales áreas o cruzar aquellas líneas;

(16) las embarcaciones que identifiquen la posición de las *balizas*;

(17) cualesquiera procedimientos especiales para acortar el recorrido o para *terminar* un recorrido acortado;

(18) el tiempo límite, de haberlo, para que *terminen* otros barcos después del primero y cualesquiera otros tiempos límite o tiempos pretendidos de aplicación mientras los barcos se hallen *en regata*;

(19) las declaraciones que se exigen;

(20) los sistemas de compensación de tiempos;

(21) los tiempos límites, el lugar de las audiencias y cualesquiera procedimientos especiales en relación con *protestas,* solicitudes de reparación o de reapertura;

(22) la aprobación de la autoridad nacional para la designación de un jurado internacional, cuando sea necesario de acuerdo con la regla 91(b);

(23) el tiempo límite para solicitar una audiencia bajo la regla N1.4(b), si no es de 30 minutos;

(24) la autoridad nacional a la que pueden enviarse las apelaciones o solicitudes, cuando así lo exija la regla 70.4;

(25) sustitución de participantes;

(26) el número mínimo de barcos en la zona de salida necesario para dar la salida de una prueba;

(27) cuándo y dónde se volverán a correr las pruebas *aplazadas* o *anuladas* del día;

(28) mareas y corrientes;

(29) otros compromisos del comité de regatas y obligaciones de los barcos.

APÉNDICE M
RECOMENDACIONES PARA LOS COMITÉS DE PROTESTAS

Este apéndice es sólo orientativo; en algunas ocasiones puede ser aconsejable variar estos procedimientos. Está dirigido principalmente a los presidentes de los comités de protestas, pero puede ser de utilidad para comités de regatas, jueces, secretarios del comité de protestas y otras personas relacionadas con las audiencias de protestas y solicitudes de reparación.

En la audiencia de una protesta o solicitud de reparación, el comité de protestas debe valorar todos los testimonios con igual cuidado; debe reconocer que los testimonios honestos pueden variar y que incluso pueden ser contradictorios como resultado de diferentes observaciones y recuerdos; debe resolver estas diferencias de la mejor manera posible; debe reconocer que ningún barco o participante es culpable hasta que se establezca a satisfacción del comité de protestas que se ha infringido una *regla*; y debe mantener una mentalidad abierta hasta que se haya obtenido toda la evidencia y se establezca si un barco o un participante ha infringido una *regla*.

M1 PRELIMINARES (pueden realizarse por el personal de la oficina de regatas)

(a) Recibir la solicitud de audiencia.

(b) Anotar en el formulario la hora de presentación de la solicitud de audiencia y el tiempo límite de protestas.

(c) Informar a cada una de las *partes*, incluyendo cualquier *comité* involucrado, de cuándo y dónde se celebrará la audiencia (regla63.1(a)(1)).

M2 ANTES DE LA AUDIENCIA

M2.1 Asegúrese de que:

(a) cada una de las *partes* tiene una copia de la *protesta*, la solicitud de reparación o la alegación, o la oportunidad de leerlas, y de que han tenido tiempo razonable para preparar la audiencia (reglas 63.1(a)(2) y 63.1(a)(3)).

(b) sólo una persona de cada barco (o cada *parte*) esté presente a menos que se precise de un intérprete (regla 63.1(a)(4)).

(c) todos los barcos y personas involucradas están representados. Sin embargo, si no lo están, el comité puede proceder conforme a la regla 63.1(b).

(d) los representantes de los barcos se hallaban a bordo cuando este requisito sea exigible (regla 63.1(a)(4)).

(e) si las *partes* participaban en regatas diferentes, ambas autoridades organizadoras deben aceptar la composición del comité de protestas (regla 63.2(e)).

(f) en una *protesta* relativa a reglas de clase, obtener las reglas de clase vigentes e identificar la autoridad responsable de su interpretación (regla 63.5(d)).

M2.2 Establezca si alguno de los miembros del comité de protestas vio el incidente. Si es así, pídale que lo declare en presencia de las *partes* (regla 63.4(d)).

M2.3 Evalúe los *conflictos de intereses*.

(a) Asegúrese de que todos los miembros del comité de protestas declaren cualquier posible *conflicto de intereses*. En regatas principales esto se efectuará a menudo formalizando una declaración escrita antes de que comience la regata y que se conservará junto con los archivos del comité de protestas

(b) Al inicio de cada audiencia, asegúrese de que las *partes* están al tanto de cualquier *conflicto de intereses* de los miembros del comité de protestas. Pregunte a las *partes* si están conformes con los miembros. Si una *parte* no presenta objeción tan pronto como sea posible después de que se haya declarado un *conflicto de intereses*, el comité de protestas puede considerarlo como un acuerdo para proceder y debe registrarlo.

(c) Si una *parte* se opone a un miembro, los restantes miembros del comité de protestas deben evaluar si el *conflicto de intereses* es significativo. Esta evaluación tendrá en cuenta el nivel de la regata, el grado del conflicto y la percepción de equidad. Puede resultar una práctica aceptable equilibrar conflictos entre miembros del comité de protestas. Puede encontrarse asesoramiento en la página web de World Sailing. Anote la decisión y los motivos de la misma.

(d) En caso de duda puede resultar preferible proseguir con un comité de protestas más reducido. Excepto para audiencias bajo la regla 69 no se exige un número mínimo de integrantes del comité de protestas.

(e) Cuando se solicite reparación bajo la regla 61.4(b)(1) y esté fundamentada en la acción u omisión impropia de un organismo distinto del comité de protestas, ningún miembro de ese organismo deberá ser miembro del comité de protestas.

M3 LA AUDIENCIA

M3.1 Comprobar la validez de la *protesta* o de la solicitud de reparación.

(a) ¿Es adecuado su contenido (reglas 60.3(a), 61.2(a) o 63.7(b))?

(b) ¿Ha sido presentada dentro del plazo? Si no lo ha sido, ¿hay una buena razón para ampliar el tiempo límite (reglas 60.3(b), 61.2(b) o 63.7(b))?

(c) Cuando se exija, ¿estuvo el protestante involucrado en el incidente o fue testigo del mismo (regla 60.4(a)(2))?

(d) En caso necesario, ¿se dio la voz “Protesto” y, si era exigible, se mostró correctamente una bandera roja (regla 60.2(a)(1))?

(e) Cuando la bandera o la voz no eran necesarias, ¿se informó al protestado (regla 60.2(b))?

(f) Decidir si la *protesta* o solicitud de reparación son válidas (regla 63.4(a)).

(g) Una vez decidido que la *protesta* o solicitud es válida, no debe permitirse que esta cuestión sea introducida nuevamente a menos que se disponga de una evidencia completamente nueva.

M3.2 Recibir la evidencia (regla 63.4).

(a) Pedir a las *partes* que expliquen su versión. A continuación, permitir que se interroguen mutuamente. Cuando se trate de una reparación, pedir a la *parte* que señale la reparación que solicita.

(b) Asegurarse de conocer cuáles son los hechos que cada *parte* alega antes de llamar a los testigos. Su versión puede ser diferente.

(c) Permitir que cualquiera, incluido un tripulante del propio barco, aporte su testimonio. Es la *parte* la que normalmente decide a qué testigos llama, aunque el comité de protestas también puede llamar a testigos (regla 63.4(b)). Si una *parte* pregunta "¿Quieren Vds. oír a X?", la mejor respuesta es "Vd. decide".

(d) Llamar a los testigos de cada *parte* (y a los del comité de protestas, si hubiera) uno por uno. Limitar a las *partes* a que pregunten a los testigos (pueden desviarse hacia afirmaciones genéricas).

(e) Invitar primero al protestado a interrogar al testigo del protestante (y viceversa). Esto impide que el protestante influya y dirija a su testigo desde el principio.

(f) Permitir que los miembros del comité de protestas que presenciaron el incidente presenten su testimonio (regla 63.4(d)). Los jueces que presentan su testimonio pueden ser interrogados, deben tener cuidado de relatar todo lo que saben sobre el incidente y que pudiera afectar a la decisión y pueden permanecer en la sala (regla 63.4(e)).

(g) Intentar evitar preguntas que prejuzguen la respuesta, pero si ello es imposible, descartar la evidencia así obtenida.

(h) El presidente del comité de protestas debe advertir a una *parte* o testigo que aporte evidencias de terceros o presente evidencias repetitivas o irrelevantes que el comité sopesará adecuadamente tales evidencias, lo que puede suponer darles poca o ninguna relevancia (reglas 63.4(b) y 63.5(a)).

(i) Pedir a un miembro del comité que anote las declaraciones, especialmente horas, distancias, velocidades, etc.

(j) Invitar a los miembros del comité de protestas a formular preguntas.

(k) Invitar a cada *parte*, comenzando por la que solicitó la audiencia. a hacer una declaración final de su caso, especialmente sobre cualquier aplicación o interpretación de las *reglas*.

M3.3 Determinar los hechos probados (regla 63.5(a)).

(a) Escribir los hechos probados; resolver las dudas en uno u otro sentido.

(b) En caso necesario, volver a llamar a las *partes* para hacer más preguntas.

(c) Si es apropiado, dibujar un esquema del incidente usando los hechos declarados probados.

M3.4 Decidir el caso (regla 63.5).

(a) Basar la decisión en los hechos probados (si no es posible, intentar encontrar algunos hechos más).

(b) En solicitudes de reparación, asegurarse de que no se necesitan más declaraciones de barcos que puedan resultar afectados por la decisión.

M3.5 Informar a las *partes* (regla 63.6).

(a) Llamar a las *partes* y leerles los hechos probados, las conclusiones, las *reglas* de aplicación y la decisión. Si no se dispone de tiempo, es aceptable leer la decisión y dar los detalles más adelante.

(b) Dar una copia de la decisión a las *partes* que lo soliciten. Archivar la *protesta* o solicitud de reparación junto con las anotaciones del comité.

M4 REAPERTURA DE UNA AUDIENCIA (regla 63.7)

M4.1 Cuando, dentro del plazo para hacerlo, una *parte* solicite que una audiencia sea reabierta, se escuchará a la *parte* que lo solicita, se verá cualquier cinta de vídeo, etc., y se decidirá si existe una evidencia nueva significativa que pudiera inducir a cambiar la decisión. Igualmente, se decidirá si la interpretación que se hizo de las *reglas* pudiera haber sido errónea; Se debe estar abierto a la posibilidad de haber podido cometer un error. Si no se dan ninguna de las situaciones anteriores, se rechazará la reapertura; en caso contrario, se convocará la audiencia.

M4.2 Una evidencia es "nueva"

(a) si no era razonablemente posible para la *parte* que pide la reapertura haber conocido esa evidencia antes de la audiencia original,

(b) si el comité de protestas está convencido de que, antes de la audiencia original, la *parte* que solicita la reapertura buscó esforzadamente pero sin éxito la evidencia en cuestión, o

(c) si, de cualquier procedencia, llega a conocimiento del comité de protestas que la evidencia en cuestión no estaba disponible para las *partes* en el momento de la audiencia original.

M5 PENALIZACIONES DISCRECIONALES (Regla 64)

La regla 64 permite que un barco que haya infringido una regla sujeta a una penalización discrecional cumpla con [el principio básico] Deportividad y las Reglas informando dentro del tiempo límite para protestar que ha infringido la regla. Si el informe no incluye hechos suficientes para que el comité de protestas decida qué penalización imponer, el comité puede interrogar a un representante del barco y a cualquier testigo para recopilar pruebas que considere apropiadas. No es necesario realizar una audiencia para recopilar estas pruebas. Tenga en cuenta que las pautas para sanciones discrecionales se pueden encontrar en el sitio web de World Sailing.

M6 GRAVE MAL COMPORTAMIENTO (Regla 69)

M6.1 Una acción bajo esta regla no es una *protesta*, pero el comité de protestas presenta sus acusaciones al participante por escrito antes de la audiencia. Esta se desarrolla conforme a la regla 63, pero el comité de protestas deberá tener al menos tres miembros (regla 69.2 (a)). Se deben extremar las precauciones para preservar los derechos del participante.

M6.2 Un participante o un barco no pueden protestar por la regla 69, pero el formulario de solicitud de audiencia de un participante que intenta hacerlo puede ser aceptado como un informe al comité de protestas, quien podrá entonces decidir si convoca una audiencia o no.

M6.3 El comité de protestas puede nombrar a una persona para que presente la acusación, salvo cuando World Sailing haya efectuado ese nombramiento. Tal persona puede ser un oficial de regata, la persona que efectuó la acusación u otra persona adecuada. En caso de no encontrarse disponible una persona adecuada, podrá presentar la acusación alguien que hubiera sido nombrado miembro del comité de protestas.

M6.4 Cuando se desea convocar una audiencia bajo la regla 69 a resultas de un incidente de la Parte 2, es importante que se oigan todas las *protestas* de un barco contra otro de la manera normal y se decida quién de ellos infringió cuál *regla*, antes de proceder contra un participante bajo la regla 69.

M6.5 Aunque una acción bajo la regla 69 se toma contra un participante, un propietario de barco o una *persona de apoyo*, y no contra un barco, también se puede penalizar a un barco (reglas 69.2(h)(2) y 62.4).

M6.6 Cuando un comité de protestas confirma una acusación bajo la regla 69 deberá considerar si resulta adecuado informar de ello a la autoridad nacional o a World Sailing. Puede encontrarse asesoramiento acerca de cuándo informar en el Libro de Casos de World Sailing. Cuando el comité de protestas haga un informe puede recomendar o no que se tome alguna acción suplementaria.

M6.7 A menos que no proceda el derecho de apelación conforme a la regla 70.3, una *parte* en una audiencia bajo la regla 69 puede apelar la decisión del comité de protestas.

M6.8 Puede encontrarse en la página web de World Sailing asesoramiento suplementario para comités de protestas acerca del mal comportamiento.

M7 APELACIONES (Regla 70 y Apéndice R)

Cuando las decisiones puedan ser apeladas,

(a) quédese con los documentos relevantes, de forma que la información se pueda utilizar fácilmente para una apelación. ¿Hay un esquema refrendado o preparado por el comité de protestas? ¿Son bastantes los hechos probados? (por ejemplo, ¿hubo *compromiso*? Si o No. "Quizás" no es un hecho probado). ¿Figuran en el formulario los nombres de los integrantes del comité de protestas y otra información de interés?

(b) Los comentarios del comité de protestas a una apelación deben posibilitar que el comité de apelaciones obtenga una clara visión de conjunto del incidente; téngase en cuenta que el comité de apelaciones no sabe nada acerca de la situación.

M8 PRUEBA FOTOGRÁFICA

Las fotografías y los vídeos pueden proporcionar en ocasiones una prueba útil, pero los comités de protestas deben reconocer sus limitaciones y tener en cuenta los siguientes puntos:

(a) La *parte* que presenta la prueba fotográfica debe organizar su visionado.

(b) Véase la cinta varias veces a fin de extraer toda la información que contiene.

(c) La percepción de profundidad de una cámara de lente única es muy pobre, con un teleobjetivo es inexistente. Cuando la cámara recoge a dos barcos *comprometidos* desde una perspectiva perpendicular a su rumbo es imposible determinar la distancia entre ellos. Si la cámara filma desde delante de ellos es imposible apreciar si existe un *compromiso* a menos que sea notorio.

(d) Pregunte lo siguiente:

(1) ¿Dónde estaba la cámara con relación a los barcos?

(2) ¿Se movía la plataforma de la cámara? De ser así, ¿en qué dirección y a qué velocidad?

(3) ¿Cambia el ángulo a medida que los barcos se aproximan al punto crítico? Un rápido movimiento panorámico de la cámara provoca cambios radicales.

(4) ¿Tenía la cámara una vista sin restricciones durante todo el incidente?

APÉNDICE N
JURADOS INTERNACIONALES

Véanse las reglas 70.3(a) y 91(b). Este apéndice no puede modificarse mediante el anuncio de regatas, las instrucciones de regata o las prescripciones nacionales.

N1 COMPOSICIÓN, DESIGNACIÓN Y ORGANIZACIÓN

N1.1 Un jurado internacional estará formado por navegantes experimentados que tengan un excelente conocimiento del reglamento de regatas y una amplia experiencia en comités de protestas. Será independiente de y no tendrá ningún miembro del comité de regatas ni del comité técnico y será designado por la autoridad organizadora, sujeto a la aprobación de la autoridad nacional si así se requiere (véase regla 91(b)), o por World Sailing conforme a la regla 89.2(c).

N1.2 El jurado se compondrá de un presidente, un vicepresidente si así se desea, y otros miembros hasta un total de al menos cinco. La mayoría de ellos serán Jueces Internacionales.

N1.3 No más de dos miembros (tres en los Grupos M, N y Q) serán de la misma autoridad nacional.

N1.4 (a) El presidente de un jurado puede designar uno o más paneles compuestos conforme a las reglas N1.1, N1.2 y N1.3. Esto puede hacerse aunque el jurado completo no esté compuesto de acuerdo con estas reglas.

(b) El presidente de un jurado puede designar paneles de al menos tres miembros cada uno, de los cuales la mayoría serán Jueces Internacionales. Los miembros de cada panel serán de al menos tres autoridades nacionales diferentes, excepto en los Grupos M, N y Q, donde deberán ser de al menos dos autoridades nacionales diferentes. Si una *parte* no está satisfecha con la decisión del panel, tendrá derecho a una audiencia con un panel compuesto conforme a las reglas N1.1, N1.2 y N1.3, excepto en lo relativo a los hechos probados, si lo solicita en los siguientes 30 minutos después de haber sido informado de la decisión o dentro del tiempo límite especificado en las instrucciones de regata.

N1.5 Cuando el jurado, o un panel, tenga menos de cinco miembros debido a enfermedad o emergencia, y no se disponga de sustitutos cualificados, permanecerá debidamente constituido si tiene al menos tres miembros y si al menos dos de ellos son Jueces Internacionales. Cuando haya tres o cuatro miembros, estos deberán de ser al menos de tres autoridades nacionales diferentes excepto en los Grupos M, N y Q, en los que deberán ser de al menos dos autoridades nacionales diferentes.

N1.6 Cuando se estime deseable que alguno de los miembros no tome parte en la discusión y decisión de una *protesta* o solicitud de reparación y no se disponga de sustitutos cualificados, el jurado o el panel continuará correctamente constituido si permanecen, por lo menos, tres de sus miembros y dos de ellos como mínimo son Jueces Internacionales.

N1.7 Como excepción a las reglas N1.1 y N1.2, World Sailing puede en circunstancias limitadas autorizar un jurado internacional compuesto por un total de tres miembros. Todos ellos deben ser Jueces Internacionales. Los miembros serán de tres autoridades nacionales diferentes (dos, en los Grupos, M, N y O). La autorización se contendrá en una carta de aprobación remitida a la autoridad organizadora, se mencionará en el anuncio o en las instrucciones de regata, y se publicará en el tablón oficial de avisos.

N1.8 Cuando se necesita la aprobación de la autoridad nacional para la designación de un jurado internacional (véase regla 91(b)), un aviso de su aprobación se incluirá en las instrucciones de regata o se publicará en el tablón oficial de avisos.

N1.9 Si el jurado o un panel actúan sin estar debidamente constituido, sus decisiones pueden ser apeladas.

N2 RESPONSABILIDADES

N2.1 Un jurado internacional es responsable de oír y decidir todas las *protestas,* solicitudes de reparación y otros asuntos relacionados con las reglas de la Parte 5. Cuando así se lo solicite la autoridad organizadora, el comité de regatas o el comité técnico, les asesorará y ayudará en cualquier asunto que afecte directamente la equidad de la competición.

N2.2 A menos que la autoridad organizadora le dé otras directrices, el jurado resolverá

(a) cuestiones de elegibilidad, medición o certificados de rating; y

(b) si autoriza la sustitución de participantes, barcos, o equipo, cuando una *regla* exija que tal autorización es necesaria.

N2.3 El jurado decidirá también sobre cualquier otro asunto que le sea encomendado por la autoridad organizadora, el comité de regatas o el comité técnico.

N3 PROCEDIMIENTOS

N3.1 No se considerará que los miembros incurren en un *conflicto de intereses* significativo (véase regla 63.3) por razón de su nacionalidad, afiliación a un club o similar. Cuando, por el contrario, se esté considerando la presencia de un *conflicto de intereses* significativo tal como prevé la regla 63.3, debe prestarse particular atención al hecho de que no pueden apelarse las decisiones de un jurado internacional y que ello puede afectar a la percepción de equidad y minimizar el grado de un conflicto significativo. En caso de duda, la audiencia debe desarrollarse como permite la regla N1.6.

N3.2 Si un panel no puede llegar a un acuerdo sobre una decisión, puede suspender la audiencia, en cuyo caso el presidente entregará el caso a un panel debidamente constituido, con tantos miembros como sea posible, y que puede ser el jurado completo.

N4 MAL COMPORTAMIENTO (Regla 69)

N4.1 El Código Ético de World Sailing contiene procedimientos aplicables a determinadas regatas internacionales relativos al nombramiento de una persona para realizar toda la investigación. Tales procedimientos prevalecen sobre cualquier previsión del presente Apéndice que la contradiga.

N4.2 Una persona será responsable de presentar al panel encargado de la audiencia las acusaciones de mala conducta según la regla 69. Esta persona no formará parte del panel encargado de la audiencia, pero puede ser miembro del jurado. Esta persona está obligada a presentar todo el material que haya obtenido en el curso de su investigación sobre la persona a la que se acusa de infringir la regla 69.

N4.3 Antes de comenzar la audiencia y hasta donde resulte prácticamente posible, el panel encargado de la audiencia no actuará como investigador de cualesquiera acusaciones efectuadas bajo la regla 69. Sin embargo, durante el transcurso de la audiencia, el panel tiene el derecho de plantear las preguntas de investigación que estime convenientes.

N4.4 Si el panel decide convocar una audiencia, todo el material de que dispuso el panel para tomar tal decisión será puesto a disposición de la persona sujeta a las acusaciones antes de que comience la audiencia.

APÉNDICE P
PROCEDIMIENTOS ESPECIALES PARA LA REGLA 42

Todo o parte de este apéndice se aplica solamente cuando así lo prescriban el anuncio o las instrucciones de regata.

P1 OBSERVADORES Y PROCEDIMIENTO

P1.1 El comité de protestas puede nombrar observadores, entre los que pueden incluirse miembros del comité de protestas, para actuar de acuerdo con la regla P1.2. No se nombrará como observador a una persona que tenga un *conflicto de intereses* significativo.

P1.2 Cuando un observador nombrado según la regla P1.1 decide que un barco ha infringido la regla 42, éste puede ser penalizado haciendo una señal fónica, señalándolo con una bandera amarilla e identificándolo claramente a la voz, todo ello tan pronto como sea posible, incluso si ya no está *en regata*. Un barco así penalizado no será penalizado por segunda vez bajo la regla 42 por el mismo incidente.

P2 PENALIZACIONES

P2.1 Primera Penalización

Cuando se penaliza a un barco por primera vez bajo la regla P1.2 la penalización consistirá en una Penalización de Dos Giros conforme a la regla 44.2. Si el barco no se penaliza, será descalificado sin audiencia.

P2.2 Segunda Penalización

Cuando se penaliza a un barco por segunda vez durante la regata, deberá retirarse inmediatamente de la prueba. Si no lo hace, será descalificado sin audiencia y su puntuación no será excluible.

P2.3 Tercera Penalización y Siguientes

Cuando un barco es penalizado por tercera vez o siguientes durante la regata, deberá retirarse inmediatamente de la prueba. Si lo hace, la penalización consistirá en ser descalificado sin audiencia y tal puntuación no será excluible. Si no lo hace, su penalización consistirá en ser descalificado sin audiencia en todas las pruebas de la regata, sin que ninguna puntuación sea excluible, y el comité de protestas deberá considerar convocarle a una audiencia bajo la regla 69.2.

P2.4 Penalizaciones Cerca de la Línea de Llegada

Si un barco fue penalizado bajo las reglas P2.2 o P2.3 y no le fue razonablemente posible retirarse antes de *terminar,* será clasificado como si se hubiera retirado con prontitud.

P3 APLAZAMIENTO, LLAMADA GENERAL O ANULACIÓN

Cuando un barco ha sido penalizado bajo la regla P1.2 y el comité de regatas señala un *aplazamiento*, una llamada general o una *anulación*, la penalización queda anulada, pero contará para determinar el número de veces que el barco ha sido penalizado durante la regata.

P4 LÍMITE A LAS REPARACIONES

No se dará reparación a un barco por una acción del comité de protestas o su observador delegado bajo la regla P1.2, a menos que se trate de una acción inadecuada al no tener en cuenta una señal del comité de regatas o una regla de clase.

P5 BANDERAS “O” Y “R”

P5.1 Cuándo se Aplica la Regla P5

La regla P5 se aplica si las reglas de clase permiten el bombeo (“pumping”), el balanceo (“rocking”) y el envión (“ooching”) cuando la velocidad del viento exceda de cierto límite.

P5.2 Antes de la Señal de Salida

(a) El comité de regatas puede señalar que se permite el bombeo (“pumping”), el balanceo (“rocking”) y el envión (“ooching”), tal como prevén las reglas de clase, izando la bandera O antes de o junto con la señal de atención.

(b) Si, después de izar la bandera O, el viento amaina por debajo de la velocidad límite establecida, el comité de regatas puede *aplaza*r la prueba. A continuación, antes de o junto con la nueva señal de atención, el comité de regatas izará o bien la bandera R, a fin de señalar que se aplica la regla 42 tal como haya sido modificada por las reglas de clase, o bien la bandera O, tal como se establece en la regla P.5.2(a).

(c) Cuando la bandera O ó la bandera R se icen antes de o junto con la señal de atención, se mantendrán izadas hasta la señal de salida.

P5.3 Después de la Señal de Salida

Después de la señal de salida,

(a) si el viento arrecia por encima del límite establecido, el comité de regatas puede izar la bandera O junto con señales fónicas repetidas en una *baliza* para señalar que el bombeo (“pumping”), el balanceo (“rocking”) y el envión (“ooching”) se permiten tal como prevén las reglas de clase una vez se haya pasado la *baliza*;

(b) si se izó la bandera O y el viento amaina por debajo del límite establecido, el comité de regatas puede izar la bandera R junto con señales fónicas repetidas en una *baliza* para señalar que la regla 42, tal como haya sido modificada por las reglas de clase, se aplica una vez se haya pasado la *baliza*.

Apéndice R
PROCEDIMIENTOS PARA APELACIONES Y SOLICITUDES

Véase la regla 70. Una autoridad nacional puede modificar este apéndice mediante prescripción pero no será modificado mediante el anuncio o las instrucciones de regata.

La autoridad nacional ampliará los plazos cuando existan motivos justificados para hacerlo.

R1 APELACIONES Y SOLICITUDES

Las apelaciones, las solicitudes de los comités de protestas de confirmación o corrección de sus decisiones, y las solicitudes de interpretación de las *reglas* se presentarán de acuerdo con este apéndice.

R2 PRESENTACION DE DOCUMENTOS

R2.1 Para una apelación

(a) no más tarde de siete días después de la recepción de la decisión escrita del comité de protestas, o de su decisión de no reabrir una audiencia, el apelante deberá enviar a la autoridad nacional una apelación y una copia de la decisión del comité de protestas. En la apelación se declarará por qué el apelante cree que la decisión del comité de protestas o los procedimientos por él seguidos fueron incorrectos;

(b) cuando una audiencia no se haya celebrado dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la *protesta* o la solicitud de reparación, el apelante deberá, dentro de los siete días siguientes, enviar una apelación incluyendo una copia de la *protesta* o solicitud y cualquier comunicación de importancia;

(c) cuando el comité de protestas no cumple con la regla 63.6(b), el apelante deberá enviar una apelación incluyendo una copia de la *protesta* o solicitud y cualquier comunicación de importancia, dentro de un plazo razonable después de la audiencia.

Si no tiene disponible una copia de la *protesta* o de la solicitud, el apelante enviará en su lugar una declaración explicando la esencia del caso.

R2.2 El apelante también deberá enviar, con la apelación o tan pronto como le sea posible después de apelar, todos los documentos que estén a su disposición de entre los siguientes:

(a) la(s) *protesta(s)* o la(s) solicitud(es) de reparación escritas;

(b) un esquema, preparado o refrendado por el comité de protestas, que muestre las posiciones y las trayectorias seguidas por todos los barcos involucrados, el rumbo hacia la siguiente *baliza* y su lado prescrito, la fuerza y dirección del viento, y, si es relevante, la profundidad del agua y la dirección y velocidad de la corriente;

(c) el anuncio de regatas, las instrucciones de regata, cualesquiera otros documentos que rigen la regata y las modificaciones efectuadas;

(d) cualesquiera otros documentos adicionales relevantes; y

(e) el nombre, las direcciones postal y de correo electrónico y el teléfono de cada una de las *partes* y del presidente del comité de protestas.

R2.3 Una solicitud de un comité de protestas para confirmar o corregir su decisión deberá enviarse no más tarde de siete días después de la decisión e incluirá la decisión y los documentos mencionados en la regla R2.2. Una solicitud para una interpretación de las *reglas* deberá incluir los hechos asumidos.

R3 RESPONSABILIDADES DE LA AUTORIDAD NACIONAL Y DEL COMITÉ DE PROTESTAS

Al recibir una apelación o una solicitud de confirmación o corrección, la autoridad nacional enviará a las *partes* y al comité de protestas copias de la apelación o solicitud y de la decisión del comité de protestas. Deberá pedir al comité de protestas aquellos documentos mencionados en la regla R2.2 que sean relevantes y que ni el apelante ni el comité de protestas hayan enviado, y este deberá enviarlos con prontitud a la autoridad nacional. Una vez que la autoridad nacional los haya recibido, enviará copias de los mismos a las *partes*.

R4 COMENTARIOS Y ACLARACIONES

R4.1 Las *partes* y el comité de protestas pueden hacer comentarios por escrito acerca de la apelación o la solicitud, o cualquiera de los documentos mencionados en la regla R2.2, a condición que lo hagan dentro del plazo de siete días desde que la autoridad nacional los puso a su disposición.

R4.2 La autoridad nacional puede pedir aclaraciones sobre las *reglas* que rigen la regata a organizaciones que no sean *parte* en la audiencia.

R4.3 La autoridad nacional enviará a las *partes* y al comité de protestas, según sea apropiado, copia de los comentarios y las aclaraciones que haya recibido.

R5 HECHOS INADECUADOS; REAPERTURA

La autoridad nacional aceptará los hechos probados determinados por el comité de protestas excepto cuando decida que éstos son inadecuados. En ese caso deberá solicitar al comité de protestas que proporcione hechos adicionales u otra información, o que reabra la audiencia e informe acerca de cualesquiera nuevos hechos probados, cosa que el comité de protestas deberá hacer con prontitud.

R6 RETIRAR UNA APELACIÓN

Un apelante puede retirar una apelación antes que sea resuelta aceptando la resolución del comité de protestas.

APÉNDICE S
INSTRUCCIONES DE REGATA ESTÁNDAR

Este apéndice se aplica solamente si así lo establece el Anuncio de Regata.

Estas Instrucciones de Regata Estándar podrán ser utilizadas en una regata sustituyendo a las instrucciones de regata impresas disponibles para cada barco. Para utilizarlas, debe establecerse en el Anuncio de Regatas que "las instrucciones de regata serán las instrucciones del apéndice S del RRV, Instrucciones de Regata Estándar, y las instrucciones de regata suplementarias que se publicarán en el Tablón Oficial de Avisos situado en _____."

Las instrucciones de regata suplementarias incluirán:

1. *La ubicación de la oficina de regatas y del mástil de señales desde el que se mostrarán las señales hechas en tierra (véase IR 4.1 más adelante)*
2. *Un cuadro mostrando el programa de pruebas, incluyendo día y fecha de cada día de regata programado, el número de pruebas programado cada día, la hora programada para la primera señal de atención de cada día y la hora límite para la última señal de atención en el último día programado de regata (IR 5)*
3. *Una lista de las balizas que se utilizarán y la descripción de cada una de ellas (IR 8). Como se distinguirán las balizas de cambio de las originales (IR 10).*
4. *Tiempos límite, si los hay, que estén enumerados en la IR 12.*
5. *Cualquier modificación o añadido a las instrucciones de este apéndice.*

Se pondrá a disposición de los participantes que lo soliciten una copia de las instrucciones de regata suplementarias.

INSTRUCCIONES DE REGATA

1. REGLAS

1.1 La regata se regirá por las reglas tal y como se definen en el *Reglamento de Regatas a Vela.*

2 AVISOS A LOS PARTICIPANTES

2.1 Los avisos a los participantes se publicarán en el tablón oficial de avisos.

2.2 Las instrucciones de regata suplementarias (en adelante, "el suplemento") se publicarán en el tablón oficial de avisos.

3 MODIFICACIONES A LAS INSTRUCCIONES DE REGATA

3.1 Cualquier modificación a las instrucciones de regata se publicará antes de las 08:00 del día en que tendrán efecto, salvo que esa hora sea modificada en el suplemento. Cualquier modificación al programa de las pruebas se publicará antes de las 20:00 del día anterior al que tengan efecto.

4 SEÑALES HECHAS EN TIERRA

4.1 Las señales hechas en tierra se mostrarán en el mástil de señales. El suplemento mostrará su situación.

5 PROGRAMA DE LAS PRUEBAS

5.1 El suplemento incluye un cuadro mostrando los días, fechas, número de pruebas programadas, las horas programadas para la primera señal de atención de cada día y la hora límite para la última señal de atención en el último día programado de regata.

5.2 Para avisar a los barcos que una prueba o secuencia de pruebas va a comenzar en breve, se izará la bandera naranja de línea de salida con un sonido, al menos cinco minutos antes de darse la señal de atención.

6 BANDERAS DE CLASE

6.1 Cada bandera de clase será el emblema de la Clase sobre fondo liso o como se indique en el suplemento.

7 RECORRIDOS

7.1 No más tarde de la señal de atención, el Comité de Regatas designará el recorrido, y podrá mostrar también el rumbo de compás aproximado del primer tramo.

7.2 Los esquemas del recorrido se encuentran en las páginas siguientes a la IR 13. Muestran los recorridos, el orden en que se deban pasar las balizas y el lado que se debe dejar cada una de ellas. El suplemento puede incluir recorridos adicionales.

8 BALIZAS

8.1 Se incluirá en el suplemento una lista de las balizas a utilizar, incluyendo una descripción de cada una.

9 LA SALIDA

9.1 Las salidas se harán utilizando la RRV 26.

9.2 La línea de salida será entre una percha arbolando una bandera naranja en la embarcación del comité de regatas y el lado del recorrido de la baliza de salida.

10 CAMBIO DEL SIGUENTE TRAMO DEL RECORRIDO

10.1 Para cambiar el siguiente tramo del recorrido el Comité de Regatas situará una nueva baliza (o desplazará la línea de llegada) y quitará la baliza original tan pronto como sea factible. Cuando en un subsiguiente cambio se vuelva a situar una nueva baliza, esta se reemplazará por una baliza original.

11 LA LLEGADA

11.1 La línea de llegada será entre una percha arbolando una bandera azul en la embarcación del comité de regatas y el lado del recorrido de la baliza de llegada.

12 TIEMPOS LÍMITE

12.1 El suplemento determinará cuál de los siguientes tiempos límites, de haberlos, se aplicará y señalará, para cada uno de ellos, el tiempo límite:

- Tiempo límite para la baliza 1 — Tiempo límite para que el primer barco pase la baliza 1.
- Tiempo límite de la prueba — Tiempo límite para que el primer barco navegue el recorrido.
- Intervalo para terminar — Tiempo límite para que los barcos terminen después de que el primer barco haya navegado el recorrido.

12.2 Si ningún barco ha pasado la baliza 1 dentro del tiempo límite para la baliza 1, la prueba será anulada.

12.3 Los barcos que no terminen dentro del intervalo para terminar serán clasificados No Terminó sin una audiencia. Esto modifica las reglas RRV 35, A5.1 y A5.2.

13 PROTESTAS Y SOLICITUDES DE REPARACIÓN

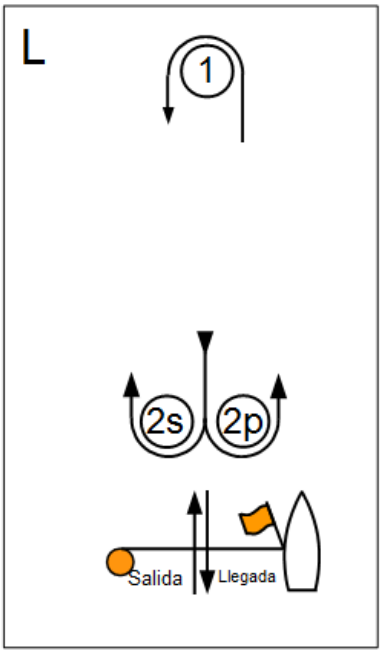
13.1 Los formularios de solicitud de audiencia se encuentran disponibles en la oficina de regatas. Las protestas y solicitudes de reparación o de reapertura se presentarán allí dentro del tiempo límite correspondiente.

13.2 Para cada clase, el tiempo límite de protestas será de 60 minutos después de que el último barco haya terminado la última prueba del día o de que el comité de regatas haya señalado que no hay más pruebas ese día, lo que suceda más tarde.

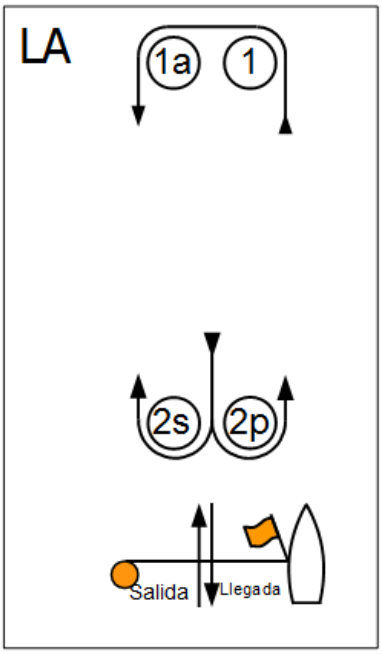
13.3 Los avisos para informar a los participantes de las audiencias en las que son parte o nombrados como testigos y el lugar donde aquellas se celebrarán serán publicados no más tarde de 30 minutos después de finalizar el tiempo límite de protestas.

13.4 Se expondrán los avisos de las protestas hechas por el comité de regatas, el comité técnico o el comité de protestas a fin de informar a los barcos conforme a la regla 60.2(d).

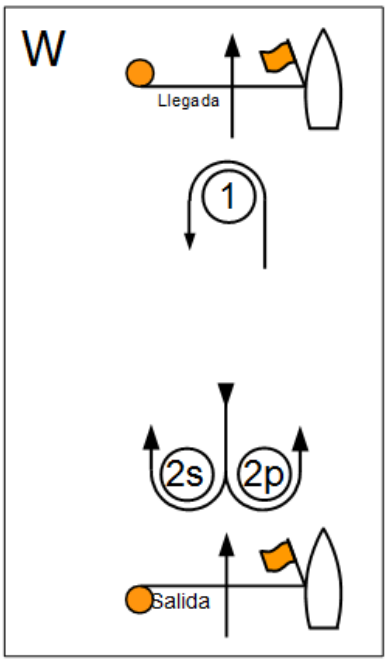
ESQUEMAS DE RECORRIDOS



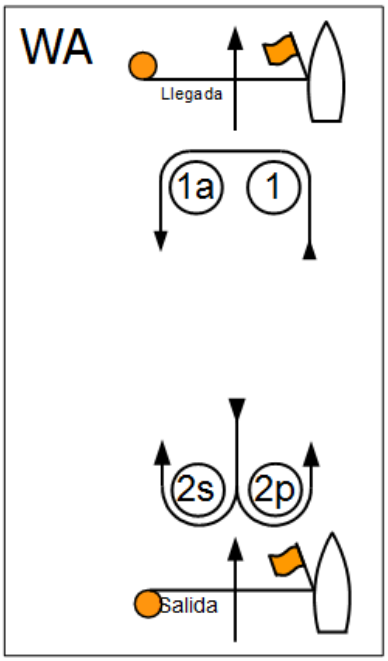
Recorrido L – Barlovento/Sotavento – Llegada a Sotavento	
Señal	*Orden de paso de balizas*
L2	Salida – 1 – 2s/2p – 1 – Llegada
L3	Salida – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Llegada
L4	Salida – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – Llegada



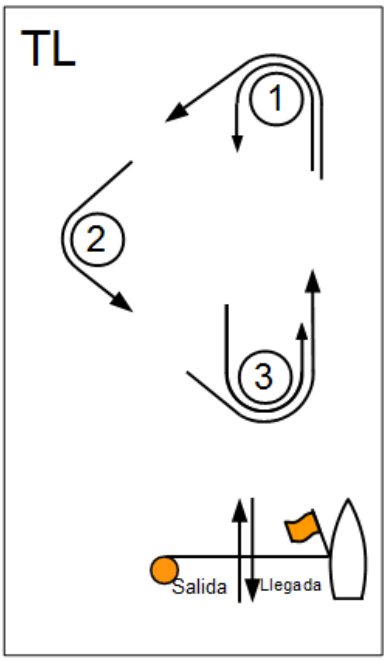
Recorrido LA – Barlovento/Sotavento con baliza desmarque – Llegada a Sotavento	
Señal	*Orden de paso de balizas*
LA2	Salida – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Llegada
LA3	Salida – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Llegada
LA4	Salida – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – Llegada



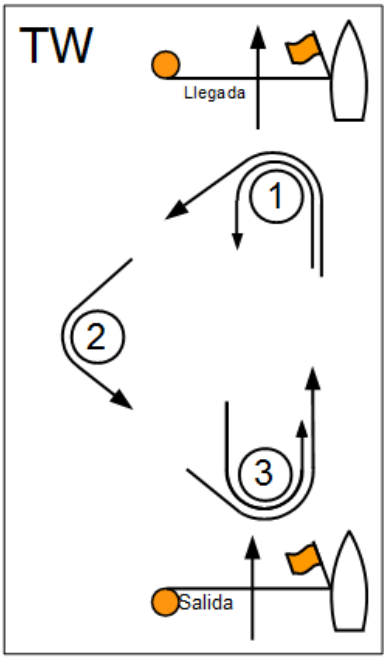
Recorrido W – Barlovento/Sotavento – Llegada s Barlovento	
Señal	*Orden de paso de balizas*
W2	Salida – 1 – 2s/2p – Llegada
W3	Salida – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Llegada
W4	Salida – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – 1 – 2s/2p – Llegada



Recorrido WA – Barlovento/Sotavento con desmarque – Llegada a Barlovento	
Señal	*Orden de paso de balizas*
WA2	Salida – 1 – 1a - 2s/2p – Llegada
WA3	Salida – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a - 2s/2p – Llegada
WA4	Salida – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – 1 – 1a – 2s/2p – Llegada



Recorrido TL – Triángulo – Llegada a Sotavento	
Señal	*Orden de paso de balizas*
TL2	Salida – 1 – 2 – 3 – 1 – Llegada
TL3	Salida – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – Llegada
TL4	Salida – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – 1 – Llegada



Recorrido TW – Triángulo – Llegada a Barlovento	
Señal	*Orden de paso de balizas*
TW2	Salida – 1 – 2 – 3 – Llegada
TW3	Salida – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – Llegada
TW4	Salida – 1 – 2 – 3 – 1 – 3 – 1 – 3 – Llegada

APÉNDICE T
MEDIACIÓN

Este apéndice solo se aplica (en su totalidad o parcialmente) cuando así lo establece el anuncio o las instrucciones de regata.

La mediación añade un paso más al proceso de resolución de protestas pero puede eliminar la necesidad de algunas audiencias, así como acelerar su proceso en los eventos en que se prevén muchas protestas. En el Manual de Jueces de World Sailing, que se puede descargar de la web de la World Sailing, se puede encontrar más información sobre mediación.

T1 PENALIZACIONES POST-PRUEBA

(a) A condición que la regla 44.1(b) no sea de aplicación, un barco que puede haber infringido una o más reglas de la Parte 2 o la regla 31 en un incidente, puede tomar una Penalización Post-Prueba en cualquier momento después de la prueba y hasta el inicio de la audiencia relativa al incidente.

(b) Una Penalización Post-Prueba es una penalización de puntuación del 30% calculada conforme a previsto en la regla 44.3(c). No obstante, la regla 44.1(a) es de aplicación.

(c) Un barco toma una Penalización Post-Prueba al entregar al mediador o a un miembro del comité de protestas una declaración por escrito en la que acepta la penalización e identifica el número de prueba y dónde y cuándo ocurrió el incidente.

T2 REUNIÓN DE MEDIACIÓN

Para cada incidente relativo a reglas de la Parte 2 o la regla 31 por el que un barco presente una *protesta*, se celebrará una reunión de mediación antes de la audiencia, pero solo si cada una de las *partes* está representada por una persona que se encontraba a bordo en el momento del incidente. No se admitirán testigos. Sin embargo, si el mediador decide que la regla 44.1(b) puede ser de aplicación o que la mediación no es adecuada, la reunión no se celebrará y, si la reunión estaba en curso, se cerrará.

T3 OPINIÓN DEL MEDIADOR

Basándose en las pruebas aportadas por los representantes, el mediador ofrecerá su opinión de lo que probablemente decida el comité de protestas:

(a) que la *protesta* es inválida, o

(b) que no se penalizará a ningún barco por infringir una *regla*, o

(c) que uno o más barcos serán penalizados por infringir una *regla*, identificando los barcos y las penalizaciones.

T4 RESULTADO DE LA REUNIÓN DE MEDIACIÓN

Después de que el mediador haya dado su opinión,

(a) un barco puede tomar una Penalización Post-Prueba, y

(b) un barco puede solicitar retirar su *protesta*. El mediador puede entonces actuar en nombre del comité de protestas para, de acuerdo con la regla 63.2(a), permitir la retirada.

Se celebrará una audiencia a menos que se retiren todas las *protestas* relativas al incidente.