El Reglamento de Regatas a Vela

Cuaderno de Q & A

Última actualización: 7 abril 2020

sport / nature / technology

World Sailing

Servicio de Preguntas y Respuestas sobre las reglas de regatas de World Sailing

© del original en inglés: World Sailing
© de la versión en español: Real Federación Española de Vela
Traductor: Ricardo García Soriano. Valencia, abril de 2020.

Introducción

Las Preguntas y Respuestas (Questions and Answers, Q&A) sobre las Reglas de Regatas se publican en la web de World Sailing y son una responsabilidad conjunta del Comité de Reglas y el Comité de Jueces de Regatas (the Racing Rules Committee and the Race Officials Committee).

El Panel de Preguntas y Respuestas se ha creado para proporcionar un servicio a los jueces de regatas, Autoridades Nacionales Miembro y las Asociaciones de Clase de World Sailing para que puedan enviar preguntas a través de World Sailing sobre las Reglas de Regatas a Vela (RRV).

Las preguntas se preparan por un panel de experimentados jueces de regatas. Las respuestas no son interpretaciones vinculantes pero consisten en interpretaciones del RRV y prestan un importante servicio al ofrecer opiniones cuidadosas y fundamentadas de los miembros del panel, quienes son nombrados conforme a las Reglamentaciones de World Sailing.

Las respuestas siempre se le dan a quien pregunta, pero en este Cuaderno sólo se publican las Preguntas y Respuestas (Q&A) de interés general. Lo que se pretende es que estas Preguntas y Respuestas se estudien para ser emitidas como submission para una modificación de la regla, para su inclusión en los Libros de Casos (Case Book o Call Book) de World Sailing, o como recurso formativo en los Manuales de Jueces.

Las Preguntas y Respuestas pasadas no se actualizan cuando se publica una nueva versión del Reglamento de Regatas a Vela, de modo que este cuaderno sólo incluye las Preguntas y Respuestas que se han considerado relevantes en el periodo de 2017 a 2020. Sustituye al Cuaderno anterior, de modo que las Preguntas y Respuestas que contenía por lo tanto están o bien caducadas o bien mantenidas en este cuaderno.

Este servicio no debe emplearse como un método sustitutivo o una alternativa del procedimiento de apelación, sino que su propósito es ofrecer meditadas opiniones sobre preguntas relativas al RRV.

Mostramos nuestro agradecimiento a Marina Psychogyiou (GRE), presidente, a Tatiana Ermakova (RUS), vicepresidente y a los jueces de regatas que participan en los trabajos del Panel:

Mats Bjorklund (FIN)	Bence Böröcz (HUN)	Lance Burger (RSA)
Natalia Chubenko (RUS)	Rosemary Collins (AUS)	Giorgio Davanzo (ITA)
Russell Green (NZL)	Rick Hatch (CAN)	Timo Haß (GER)
Sungchul Jeong (KOR)	Ewa Jodlowska (POL)	Michal Jodlowski (POL)
Trevor Lewis (GBR)	Flavio Naveria (ARG)	Andrus Poksi (EST)
Manuel Santos e Silva (POR)	David de Vries (AHO)	Bruno de Wannemaeker (BEL)

John Doerr
presidente del Comité de Reglas de WS
(Racing Rules Committee)

Jan Stage
presidente del Comité de Jueces de Regatas de WS
(Race Officials Committee)

Última actualización: 7 de abril de 2020

Servicio de Preguntas y Respuestas sobre las reglas de regatas de World Sailing

Contenido por orden de publicación

Q&A 2017.003	Tiempo límite para admitir informes e informes por la regla 69
Q&A 2017.004	Versiones traducidas del RRV, ¿cuál se aplica en caso de discrepancia?
Q&A 2017.005	Cuando te empujan sobre la línea
Q&A 2017.007	Infringir una regla inadvertidamente
Q&A 2018.002	Reparación en una serie clasificatoria
Q&A 2018.004	Números de vela digitales
Q&A 2018.005	Mostrar la bandera L con un aviso
Q&A 2018.006	Decisiones de una autoridad nacional
Q&A 2018.007	Daño, lesión y las penalizaciones adecuadas
Q&A 2018.008	Cumplimiento de la regla 53
Q&A 2018.009	Partes que llegan tarde a una audiencia
Q&A 2018.010	Daño sin infringir una regla de la parte 2 ni la regla 31
Q&A 2018.011	Personas de apoyo
Q&A 2018.012	Penalizaciones de puntuación
Q&A 2018.013	Derechos del propietario de un barco
Q&A 2018.014	Anular una prueba después de que los barcos hayan terminado
Q&A 2018.015	Traducción de la voz ‘protesto’
Q&A 2018.016	Inscripciones válidas y puntuación
Q&A 2018.017	Espacio en baliza y contacto con la baliza
Q&A 2019.001	Objetos unidos a una baliza
Q&A 2019.002	Definición de mantenerse separado y regla 16.1
Q&A 2019.003	Penalizaciones y reparaciones en la regata de práctica
Q&A 2019.004	Modificaciones de la regla 55
Q&A 2019.005	La autoridad organizadora en el anuncio de regata
Q&A 2019.006	El apéndice T y el principio básico
Q&A 2019.007	Baliza perdida y sustituto que se mueve
Q&A 2019.008	Regla 18.3 en baliza de llegada a barlovento
Q&A 2019.009	Regla 51 y agua de sentina
Q&A 2019.010	Clases de World Sailing como autoridad organizadora de un evento
Q&A 2019.011	Afiliación a la autoridad nacional
Q&A 2019.013	Responsabilidad de la MNA en las apelaciones
Q&A 2019.014	Pregunta sobre las reglas que rigen la reapertura
Q&A 2019.015	Eventos Especiales y regla 89.1
Q&A 2019.017	Uso de arbotantes
Q&A 2019.018	Mediación
Q&A 2019.019	Penalizarse a tiempo

Q&A 2020.001	Pregunta sobre la regla 14
Q&A 2020.002	Pregunta sobre la regla 89.1
Q&A 2020.003	Parte en una audiencia
Q&A 2020.004	Calcular la reparación adecuada
Q&A 2020.005	pregunta sobre una reparación
Q&A 2020.006	Protesta después de terminar un evento
Q&A 2020.007	Elegibilidad de un regatista que no tiene MNA
Q&A 2020.008	La regla 31 en la salida y en la llegada
Q&A 2020.009	La regla 18.4 en la línea de llegada

Contenido por secciones

A-Señales de regata

Q&A 2018.005	Mostrar la bandera L con un aviso

B-Definiciones

Q&A 2019.001	Objetos unidos a una baliza

C- Principios básicos

Q&A 2017.007	Infringir una regla inadvertidamente
Q&A 2019.006	El apéndice T y el principio básico

D-Parte 1, reglas fundamentales

	Actualmente no hay Q&A en esta sección

E-Parte 2, cuando los barcos se encuentran

Q&A 2018.017	Espacio en baliza y contacto con la baliza
Q&A 2019.002	Definición de mantenerse separado y regla 16.1
Q&A 2019.008	Regla 18.3 en baliza de llegada a barlovento
Q&A 2020.001	Pregunta sobre la regla 14
Q&A 2020.009	La regla 18.4 en la línea de llegada

F-Parte 3, dirección de una regata

Q&A 2018.014	Anular una prueba después de que los barcos hayan terminado
Q&A 2019.007	Baliza perdida y baliza sustituta que se mueve
Q&A 2020.008	La regla 31 en la salida y en la llegada

G- Parte 4, otros requisitos mientras se está en regata

Q&A 2018.007	Daño, lesión y las penalizaciones adecuadas
Q&A 2018.008	Cumplimiento de la regla 53
Q&A 2018.010	Daño sin infringir una regla de la parte 2 ni la regla 31
Q&A 2019.004	Modificaciones de la regla 55
Q&A 2019.009	Regla 51 y agua de sentina
Q&A 2019.017	Uso de arbotantes
Q&A 2019.019	Penalizarse a tiempo

H-Parte 5, Protestas, reparaciones, audiencias, mal comportamiento y apelaciones

Q&A 2017.003	Tiempo límite para admitir informes e informes por la regla 69
Q&A 2017.005	Cuando te empujan sobre la línea
Q&A 2018.002	Reparación en una serie clasificatoria
Q&A 2018.006	Decisiones de una autoridad nacional
Q&A 2018.009	Partes que llegan tarde a una audiencia
Q&A 2018.011	Personas de apoyo
Q&A 2018.012	Penalizaciones de puntuación
Q&A 2018.015	Traducción de la palabra 'protesto'
Q&A 2019.003	Penalizaciones y reparaciones en la regata de práctica
Q&A 2019.013	Responsabilidad de la MNA en las apelaciones
Q&A 2019.014	Pregunta sobre las reglas que rigen la reapertura de una audiencia
Q&A 2019.018	Mediación
Q&A 2020.003	Parte en una audiencia
Q&A 2020.004	Calcular la reparación adecuada
Q&A 2020.005	pregunta sobre una reparación
Q&A 2020.006	Protesta después de terminar un evento

I-Parte 6, Inscripción y Requisitos

	Actualmente no hay Q&A en esta sección

J- Parte 7, Organización de regatas

Q&A 2018.003	Tiempos corregidos y regatas con hándicap
Q&A 2018.016	Inscripciones válidas y puntuación
Q&A 2019.005	La autoridad organizadora en el anuncio de regata
Q&A 2019.010	Clases de World Sailing como autoridad organizadora de un evento
Q&A 2019.011	Afiliación a la autoridad nacional
Q&A 2019.015	Eventos Especiales y regla 89.1
Q&A 2020.002	Pregunta sobre la regla 89.1
Q&A 2020.007	Elegibilidad de un regatista que no tiene MNA

K-Otras reglas

Q&A 2017.004	Versiones traducidas del RRV, ¿cuál se aplica en caso de discrepancia?

Q&A 2018.004	Números de vela digitales
Q&A 2018.013	Derechos del propietario de un barco

Q&A 2017.003
Publicada el 2 de octubre de 2017

Situación
Una regata se celebra durante cinco días con ocho pruebas programadas. Durante la segunda prueba hubo una colisión entre el barco A, a babor, y el barco B, amurado a estribor. A realiza una penalización de dos giros y B grita usando palabrotas y
lenguaje desagradable. Cuando A vuelve a tierra, firma una declaración de retirado. Después de la entrega de premios, A presenta un informe según la regla 69 al secretario del comité de protestas.

Pregunta 1
¿El secretario del comité de protestas puede negarse a recibir el informe porque se ha presentado después de haber expirado el plazo de protestas y de haber terminado el evento?

Respuesta 1
No.
No existe un tiempo límite para informar al comité de protestas de una posible infracción de la regla 69.
Además, sólo el comité de protestas puede decidir sobre la validez. Las protestas, solicitudes e informes siempre deben remitirse a un comité de protestas.

Pregunta 2
¿Hay alguna fecha límite para hacer un informe de los de la regla 69?

Respuesta 2
Las reglas no establecen un tiempo límite para hacer un informe por la regla 69. No obstante, un comité de protestas puede tener en cuenta la temporaneidad de un informe y los motivos de la tardanza cuando decida si convoca o no una audiencia.

Q&A 2017.004
Publicada el 5 de octubre de 2017

Situación
Muchas Autoridades Nacionales publican versiones traducidas de documentos, como por ejemplo del RRV. Al hacerlo llevan a cabo un esfuerzo para asegurar que la traducción es precisa y correcta. No obstante, pueden existir errores en la traducción y tales errores en ocasiones pueden modificar el sentido del documento original.

Pregunta 1

Si el anuncio de regata o las instrucciones de regata o ambos enumeran una versión traducida de un documento de reglas oficial en el apartado "Reglas", sin hacer mención al caso de posibles discrepancias entre la versión original y la traducida, ¿qué documento prevalecerá si hubiera discrepancias, la traducción o la versión original?

Respuesta 1

World Sailing publica el Reglamento de Regatas a Vela (RRV) en inglés y éste siempre prevalecerá sobre cualquier traducción a menos que una concreta regla de regata tenga la categoría de modificación de la regla en los términos que establecen las reglas 85 y 86. Una discrepancia surgida de una traducción no es una modificación válida de una regla ya que no se refiere a una regla concreta y no especifica la modificación. La mera declaración en el AR o las IR de que se aplicará con preferencia la traducción del RRV no cumple con las reglas J1.1(2) y J2.1(1).

Del mismo modo, los Códigos de World Sailing se publican en inglés y no se pueden cambiar, sea intencionadamente o no. El Código de Clasificación de Regatistas (Sailor Classification Code) también se publica por WS en francés, italiano, español y alemán pero las traducciones que se publican establecen claramente que si hay un conflicto entre idiomas prevalecerá la versión en inglés.

Algunas reglas de regata se pueden modificar por las prescripciones de una autoridad nacional, el anuncio de regata o las instrucciones de regata en los términos de las reglas 85 y 86. La traducción de una regla de regata que, intencionadamente o no, contenga un significado diferente del RRV en inglés sólo prevalecerá si cumple con las restricciones y procedimientos de las reglas 85 y 86.

Si el AR o las IR se publican en distintas lenguas sin establecer qué versión será preferente, se aplica la regla 63.7.

Las reglas 85, 86 y 88.2 se aplican a las modificaciones de las prescripciones de la autoridad nacional, tanto si son intencionadas como si no.

Será preferente el idioma en el que se publique una regla de clase. Para que surta efecto y se aplique, cualquier traducción que suponga la modificación de una regla de clase necesita cumplir las reglas 85 y 87.

Se aplican los mismos criterios a las diferencias que resulten de la traducción de otros documentos que rijan un evento.

Pregunta 2

Si la respuesta a la pregunta 1 es que prevalecerá la versión traducida y hay más de una traducción de un documento específico en un evento internacional (traducidos por más de una autoridad nacional), ¿qué versión prevalecerá?

Respuesta 2

No se aplica.

Q&A 2017.005
Publicada el 5 de octubre de 2017

Situación
La situación y hechos son los mismos que en la pregunta 1 del Caso 140 de WS, excepto que resulta que el barco B ha infringido la regla 2.

Una prueba se inició según la regla 30.3, regla de la bandera U, o de la regla 30.4, regla de la bandera negra. Veinte segundos antes de la señal de salida hay un incidente entre los barcos A y B. El comité de regata identifica una parte de A en el lado del recorrido. A no regresa al lado de presalida de la línea sino que sigue navegando el recorrido y termina; el comité de regata le clasifica UFD O BFD, según proceda.

A presenta una protesta válida contra B. El comité de protestas descalifica a B por infringir una regla de la parte 2. El comité entiende que B, al haber infringido una regla ha obligado a A a infringir la regla 30.3 o 30.4. También entiende que no hubo lesión ni daño físico y que B infringió la regla 2, navegación leal.

Pregunta
¿tiene A derecho a una reparación según la regla 62.1(d)?

Respuesta
Si el barco A no volvió al lado de presalida de la línea de salida, y salió correctamente, y navegó el recorrido y terminó, no tendría derecho a una reparación porque nada le impidió que cumpliera con la regla 28.1 y, por lo tanto, no cumple el requisito de "sin culpa por su parte" de la regla 62.1. Su puntuación debe ser DNS, como en la respuesta 1 del caso de WS 140.

Si el barco A sí volvió al lado de presalida de la línea de salida, y salió correctamente, y navegó el recorrido y terminó, el comité de protestas podría exonerarle de haber infringido o la regla 30.3 o la 30.4, y puntuarle según su orden de llegada conforme a la regla A3 y ajustar en consecuencia las puntuaciones de los otros barcos.

El barco A, según a regla 62.1 (d) también podría tener derecho a obtener una reparación para que su puntuación fuera mejor que su orden de llegada, siempre y cuando el comité de regata entendiese que su tiempo o su orden de llegada han sido notablemente perjudicados por una acción del barco B al infringir la regla 2.

Q&A 2017.007
Publicada el 23 de noviembre de 2017

Situación
Un barco infringe una regla, sea una regla de clase o del RRV pero no es consciente de que la ha infringido ni durante la prueba ni en el plazo de protestas para presentar un formulario de retirado. En algún momento después de que hayan expirado estos plazos se da cuenta de que ha infringido una regla.

Estos son algunos ejemplos:

a. Al rodear el offset de una baliza de barlovento el spinnaker del barco toca la baliza pero la tripulación no lo ve ni oye ni percibe el contacto. En algún momento posterior a la terminación de las pruebas del día y después de haber pasado todos los tiempos límite ven un vídeo del paso de baliza. En el vídeo se ve claramente el contacto.
b. Un astillero profesional repara un barco y el constructor, al hacer la reparación, emplea técnicas o materiales que hacen que el barco ya no cumpla con las reglas de clase. El defecto no es evidente ni para el propietario ni para los medidores que comprueban el barco en distintos eventos. Después de terminar unos cuantos eventos el propietario descubre que el barco no cumplía las reglas de clase en varios de ellos.
c. Un competidor es consciente de un incidente (dentro o fuera del agua) pero su conocimiento o interpretación de la regla aplicable son incorrectos y por lo tanto cree que no ha infringido ninguna regla. Más adelante conoce la verdadera interpretación y se da cuenta de que ha infringido una regla en varios eventos.

En cada una de estas situaciones ni se ha efectuado ninguna penalización en el momento del incidente ni se ha presentado una protesta válida.

Pregunta 1
¿el barco sigue estando obligado a retirarse, y, si es así, cómo?

Respuesta 1
Sí.
El RRV no establece un tiempo límite para retirarse. El principio básico de la deportividad y las reglas establece que cuando los competidores infringen una regla se deben penalizar inmediatamente, lo que puede ser retirarse. Tan pronto como el barco tenga noticia de la infracción se debe cumplir cualquier procedimiento establecido en las instrucciones de regata para retirarse después de terminar.

Pregunta 2
¿Si un barco se retira después de una prueba o evento deben corregirse los resultados de la prueba o evento?

Respuesta 2
Sí.
Se aplica la regla A6.1.

Pregunta 3
¿sería distinta la respuesta dependiendo del nivel del evento (los Juegos Olímpicos o una regata de la cerveza del miércoles por la tarde)?

Respuesta 3
No.

Pregunta 4
¿sería distinta la respuesta si la infracción dio o no una ventaja al barco o si fuera una infracción grave de una regla?

Respuesta 4
No.

Pregunta 5
¿sería distinta la respuesta si el barco se diera cuenta de que había infringido una regla después de los tiempos límite del día de la prueba pero antes del final del evento o la serie?

Respuesta 5
No.

Pregunta 6
Si la respuesta es que un barco está obligado a retirarse después de una prueba o evento tan pronto como tenga noticia de que había infringido una regla pero no lo hace, esto sería un caso de mal comportamiento en los términos de la regla 69?

Respuesta 6
Un comité de protestas sólo debe iniciar un procedimiento de la regla 69 cuando entienda que un competidor puede haber cometido un mal comportamiento

Q&A 2018.002
Publicada el 6 de febrero de 2018

Situación
En un evento con una serie clasificatoria de hasta 6 pruebas, un barco sufrió daños en una colisión con un barco que tenía que mantenerse separado (una lancha de prensa sin bandera) entre dos pruebas en la zona de presalida del recorrido y no pudo completar las pruebas 4, 5 y 6. El competidor había completado las pruebas 1, 2 y 3.

Pregunta
Cuando un evento tiene múltiples series (p.ej. serie preliminar, serie clasificatoria o serie final), ¿cómo debe actuar el comité de protestas para conceder una reparación y preservar los principios contenidos en el caso WS 116?

Respuesta
Si el comité de protestas entiende que el barco tiene derecho a reparación según la regla 62, la serie clasificatoria debe considerarse como una serie independiente a los efectos de aplicar el Caso 116. El preámbulo del caso 116 establece que no es justo para los demás barcos de la serie conceder la media de puntos en la mitad o más de las pruebas incluyendo la puntuación de su serie (en el caso de la serie clasificatoria). Si no hay descarte, su puntuación en la serie clasificatoria será la suma de 6 pruebas en su puntuación en la serie clasificatoria, y si hay descarte, su puntuación en la serie clasificatoria será la suma de 5 pruebas en su puntuación en la serie clasificatoria. En ambos casos, la media de puntos se debe conceder a un máximo de dos pruebas para cumplir con el caso 116.

El arreglo más justo sería conceder una reparación de la media de puntos sólo para las pruebas 4 y 5. En la prueba 6 se le debe clasificar DNC, que se podría descartar dependiendo del sistema de puntuación aplicable en el evento.

Q&A 2018.003
Publicada el 10 de febrero de 2018

Situación
En un evento que emplea un sistema de compensación o hándicap ni el anuncio ni las instrucciones de regata hacen referencia alguna a cómo se redondeará el tiempo corregido (si al segundo más próximo, al superior o al inferior, ni cuántos decimales, etc.).

El resultado puede variar notablemente dependiendo de qué método se emplee para redondear los resultados. Por ejemplo: Dos barcos cuyos tiempos compensados fueran 02:23:14.5 y 02:23:15.4 quedarían redondeados a 02:23:15. Los 0,9 segundos del ejemplo supondrían unos 15 pies o 4,5 metros cuando el barco se moviera a 10 nudos.

Pregunta
¿Es un error del comité de regatas haber redondeado el tiempo compensado de los barcos al segundo más próximo cuando el sistema de compensación o hándicap no hace ninguna referencia al redondeo?

Respuesta
Sí.
La regla A3 exige que el puesto de llegada se determine por el tiempo corregido de un barco.
Calcular un tiempo corregido a un determinado número de decimales exige una exactitud del cronometraje que no existe. Sin embargo, cuando una regla no establece un método de redondeo del tiempo compensado, redondearlo a cualquier unidad de tiempo es incorrecto.
Muchos sistemas de rating, incluyendo el IRC y el ORC, especifican que el tiempo corregido se redondeará al segundo más próximo. En ausencia de una previsión en el sistema de rating, el anuncio de regata o las instrucciones pueden contener tal cosa aclarando que se ha modificado la regla A3.

Q&A 2018.004

Publicada el 13 de agosto de 2018

Pregunta

La regla G 1.2 exige que para los números de vela se empleen tipos de letra comercialmente disponibles que proporcionen la misma o mejor visibilidad que el tipo Helvética. ¿Cumplen la regla G1.2(a) los tipos de letra digitales?

Respuesta

No.

Cuando se ven uno a uno los números de vela de tipo digital son claramente legibles, No obstante, cuando se ponen en ambos lados de la vela, pueden dar lugar a confusión y por lo tanto no cumplen con la regla G1.2(a).

Q&A 2018.005

Publicada el 2 de julio de 2018

Pregunta

¿Se puede considerar una omisión o acción inadecuada del comité correspondiente publicar un aviso a los competidores en el tablón oficial de avisos sin mostrar la bandera L con un sonido en los términos de la regla 62.1(a) cuando sí se han cumplido los demás requisitos de la publicación?

Respuesta

Dependerá de las circunstancias.
Aunque la bandera L izada en tierra con un sonido significa según las señales de regata que se ha publicado un aviso para los competidores, no hay ninguna regla exija que se muestre la bandera L.

Es responsabilidad del competidor consultar el tablón oficial de avisos. Sin embargo, izar la bandera L llama la atención de los regatistas y si el aviso contiene información que puede afectar al resultado de una prueba no haber mostrado la bandera L puede constituir una acción u omisión impropia a los efectos de la regla 62.1 (a).

Aunque el comité de protestas llegue a la conclusión de que, dadas las circunstancias, el hecho de no haber mostrado la bandera L cuando se ha publicado un aviso a los competidores constituye una acción u omisión impropia de un comité, también deben cumplirse los demás requisitos de la regla 62 para poder conceder una reparación.

Es una buena práctica de los jueces de la regata llamar la atención cuando se publica un aviso, especialmente cuando el aviso se refiere a algún asunto que produzca efectos inmediatamente.

Q&A 2018.006
Publicada el 8 de julio de 2018

Pregunta

¿Puede una autoridad nacional modificar su propia resolución cuando entienda que ha cometido un error importante o cuando disponga de nuevas pruebas o cuando aparezcan nuevas interpretaciones de World Sailing?

Respuesta

Las resoluciones de una autoridad nacional, según la regla 71, decisiones de una autoridad nacional, se rigen por la regla 71.4. Estas resoluciones son definitivas, como dice la regla, y por tanto no las puede cambiar nadie, incluida la autoridad nacional.

Las resoluciones de una autoridad nacional dictadas como consecuencia de un informe de la regla 69.2 (j) se rigen por la reglamentación 35 de WS (ver la regla 69.3). La interpretación de las reglamentaciones de World Sailing es una competencia del World Sailing Constitution Committee (ver reglamentación 16.1) y excede de las atribuciones del Panel de Q&A.

Q&A 2018.007
Publicada el 14 de agosto de 2018

Pregunta 1
En la introducción del Reglamento de Regatas a Vela (RRV) se definen algunos términos en el sentido en el que se van a emplear en el RRV. Barco se define como una embarcación a vela y su tripulación a bordo.
a) ¿significa esto que a los efectos del RRV una embarcación a vela puede ser cualquier embarcación a vela?
b) ¿El término barco incluye también las tablas y otros tipos de equipamiento utilizados en competiciones de Vela, como los kiteboards y las tablas de windsurf?

Respuesta 1
a) Un barco significa cualquier embarcación a vela y su tripulación a bordo a la que se le aplique el RRV. Ver el preámbulo de la parte 2.
b) Sí. Ver los preámbulos del apéndice B y del apéndice F.

Pregunta 2
La regla 14, evitar contactos, dice: Si ello es razonablemente posible, un barco deberá evitar un contacto con otro barco. Y la regla 14 (b) dice literalmente "será exonerado si infringe esta regla y el contacto no causa daños o lesiones".

Ni en el preámbulo de la parte 2 ni en la regla 44.1(b). se emplean los términos "lesión o daño importante".

¿Los términos "daño o lesión" y "lesión o daño importante" de estas reglas se refieren a un daño o lesión (importantes) causados a los barcos implicados o también se refieren a un daño o lesión (importantes) causados , por ejemplo, a balizas, barcos del comité de regata, barcos del jury o barcos de recreo o de espectadores, etc.?

Respuesta 2
Los términos "daño o lesión" y "lesión o daño importante" del preámbulo de la parte 2 y de la regla 14 (b) se refieren a un daño o lesión importantes a los barcos que están navegando en el área de regatas o cerca de ella y que pretenden estar en regata, o que están en regata o que han estado en regata.

Los términos "lesión o daño importante" de la regla 44.1 (b) se refieren a una lesión o un daño importante a cualquier persona o a cualquier cosa que estén el área de regata, incluyendo los ejemplos de la pregunta siempre y cuando hayan tenido lugar como consecuencia directa de la infracción de un barco que o bien haya infringido una regla de la parte 2 en un incidente con otro barco o bien haya infringido la regla 31.

Cuando se aplica el RIPAM (IRPCAS), las reglas de la parte 2, incluyendo la regla 14 (b), no se aplican y la opción de penalizarse conforme a la regla 44 no existe.

Por lo tanto, en un incidente entre un barco que se rige por el Reglamento de Regatas a Vela y un barco que no, no son relevantes los términos "daño o lesión" y "lesión o daño importante" tal y como se emplean en tales reglas.

Pregunta 3
La regla 62.1 (b) emplea el término "lesión o daño físico".
¿La expresión lesión o daño físico de esta regla se refiere a lesión o daño físico causados al barco que solicita la reparación o puede referirse a lesión o daño físico causado a otros barcos u objetos, como, por ejemplo, cuando otro barco empuja una baliza hacia el barco que solicita reparación, si la baliza se deshincha y provoca que el barco se enganche con ella durante un rato pero el barco no sufre ningún daño aunque la baliza sí sufre un daño importante en los términos de la regla 62.1 (b)?

Respuesta 3
La baliza deshinchada del ejemplo puede que sufra un daño o que no pero la regla 62.1(b) no se aplica en esa situación. La expresión lesión o daño físico de esta regla se refiere a lesión o daño físico en el barco que solicita reparación.
Para que a un barco se le conceda reparación según la regla 62.1 (b), su orden de llegada tiene que haberse empeorado por causa de la lesión o daño físico sin ninguna culpa por su parte. No basta con que el incidente haya provocado lesión o daño físico.

Pregunta 4
¿Cuál es la diferencia entre daño y daño físico?

Respuesta 4
La palabra físico de la regla 62.1 (b) deja claro que a un barco no se le puede conceder reparación basándose en que se haya afectado el estado mental de un competidor como consecuencia del incidente.

Q&A 2018.008
Publicada el 23 de julio de 2018

Situación
La regla 53, FRICCIÓN SUPERFICIAL, establece lo siguiente:
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.

Pregunta

¿Qué se puede hacer en el casco de un barco y qué productos se le pueden aplicar sin infringir la regla 53?

Respuesta

De acuerdo con la regla 53 están incluidos los siguientes:

• Pinturas, pulimentos y antifouling en el casco, ya que tienen una textura superficial suave y continua.
• Lijado del casco, siempre que se obtenga una textura superficial suave y continua.
• Una pegatina u otra película en el casco que tenga una textura superficial suave y continua, incluyendo los bordes de la pegatina o la película.
• Cualquier otro material, siempre que tenga una textura superficial suave y continua.

No cumplen con la regla 53 los siguientes:

• Expulsar o liberar una sustancia en la superficie del casco o cerca de ella.
• Aplicar algo a un casco que tiene una superficie de textura variada, lo que puede incluir características u otras texturas distintas para modificar o acelerar la capa límite (exterior) en ese punto específico.

Se llama la atención sobre las Reglas de clase que pueden tener limitaciones individuales en aplicaciones de lijado y casco.

Q&A 2018.009
Publicada el 4 de septiembre de 2018

Pregunta 1
Al iniciarse una audiencia por una protesta, el comité de protestas comprueba si las partes están presentes; si no está presente ninguna, ¿cómo debe actuar el comité de protestas de acuerdo con la RRV 63.3 (b)?

Respuesta 1
Si no está presente ninguna de las partes, el comité de protestas debe asegurarse de que se ha anunciado correctamente la audiencia, como exigen las reglas aplicables. Queda entonces a criterio del comité si quiere reprogramar la audiencia o continuarla sin ninguna de las partes presentes, según la RRV 63.3 (b).
Si el comité de protestas prosigue conforme a la regla 63.3 (b), debe comprobar la validez de la protesta. Si la protesta se considera válida, el comité de protestas debe establecer los hechos probados necesarios para determinar una conclusión y dictar una resolución. Si no hay suficiente información para averiguar los hechos, la protesta se debe desestimar.

Pregunta 2
Al iniciarse una audiencia por una protesta sólo está presente una de las partes. Después de 5 minutos, el comité de protestas decide continuar la audiencia conforme a la regla 63.3 (b). Más tarde durante la audiencia llega la otra parte, ¿qué debe hacer el comité de protestas?

Respuesta 2
Aunque no lo exigen las reglas, es una buena práctica para ahorrar tiempo averiguar inmediatamente si la ausencia de la parte que se ha retrasado era inevitable. Si este es el caso, el comité de protestas debe volver a comenzar la audiencia. Si la ausencia de la parte era inevitable, el comité de protestas debe permitir que la parte que se ha retrasado siga la audiencia desde ese momento.

La regla 63.3 (a) concede a las partes el derecho a estar presentes durante toda la práctica de la prueba en la audiencia, si bien cuando ya se ha presentado la prueba no se exige que se vuelva a presentar en beneficio de una parte que ha llegado tarde sin una buena razón.

La regla 63.5 exige que el comité de protestas decida sobre la validez de la protesta al principio de la audiencia. El comité de protestas no tiene que volver a valorar la validez a menos que la prueba aportada después le obligue a ello.

La regla 63.6 exige al comité de protestas que se practique la prueba de las partes y sus testigos, por lo que a una parte que llegue tarde se le permite aportar pruebas y llamar a testigos.

Pregunta 3
En la situación de la pregunta 2, ¿hasta con cuánto retraso se debe permitir a una parte que se incorpore a la audiencia?

Respuesta 3
Se debe permitir a una parte que se incorpore a la audiencia en cualquier momento siempre y cuando la parte tenga derecho a estar presente, es decir, mientras se esté practicando la prueba, conforme a lo que establece la regla 63.3 (a).

Q&A 2018.010
Publicada el 4 de septiembre de 2018

Situación
Estando en regata, un barco se engancha con el cabo de fondeo de una baliza de recorrido. Para liberar el barco la tripulación corta el cabo de fondeo y sigue navegando, dejando la baliza a la deriva. El barco no tocó la baliza.

Pregunta 1
A los efectos de la regla 44.1 (b) y la regla 60.3 (a) (1), ¿se ha causado un daño o un daño importante a la baliza?

Respuesta 1
El daño sólo es relevante para las reglas 44.1 (b) y 60.3(a) (1) si es un daño importante. El daño importante se puede causar a alguien o algo que esté en el área de regata para que se apliquen esas reglas.

Por lo que se refiere a la regla 44.1 (b):
El barco causó un daño cuando la tripulación cortó el cabo de fondeo de la baliza. Aunque esta acción hubiera causado un daño grave no se ha infringido ninguna regla de la parte 2 ni la regla 31 y, por lo tanto, la regla 44.1, b no se aplica.

Por lo que se refiere a la regla 60.3 (a) (1):
El comité de protestas puede convocar una audiencia por esta regla si considera que se ha producido un incidente en el que se puede haber causado una lesión o daño importante. No se exige que el incidente se haya producido entre dos barcos. El comité también puede plantearse que se haya producido una infracción de la regla 2 y entonces necesitaría determinar con claridad que si se han infringido los reconocidos principios de la deportividad y el juego limpio. Para ello podría serle de utilidad al comité plantearse si la seguridad hizo que el acto de cortar el cabo de fondeo fuera un acto de buen hacer marinero en las condiciones reinantes.

El comité de protestas también puede plantearse actuar según la regla 69.

Pregunta 2
¿es relevante que se cortara el cabo de fondeo?

Respuesta 2
Sí.
Véase la respuesta 1

Pregunta 3

¿Sería distinta la respuesta dependiendo de que la baliza fuera una boya permanente o una temporal fondeada por el comité de regata u otros?

Respuesta 3
No.

Pregunta 4
¿Es relevante el valor del objeto dañado?

Respuesta 4
El daño puede afectar o bien al valor o bien a la funcionalidad del objeto. Al resolver el caso el comité de protestas debe tener en cuenta la extensión y las consecuencias del daño.

Q&A 2018.011
Publicada el 4 de septiembre de 2018

Situación
A resultas de una audiencia un comité de protestas amonesta (warning) a una persona de apoyo. La persona de apoyo vuelve a infringir una regla contra la voluntad del competidor al que presta apoyo.

Pregunta 1
¿Puede el comité de protestas penalizar al competidor sin una audiencia?

Respuesta 1
No.

Pregunta 2
Si la respuesta es no, ¿según qué regla puede el comité de protestas protestar al competidor?

Respuesta 2
Una protesta es una acusación de que un barco ha infringido una regla. Si un barco (el competidor) no ha infringido la regla por sí mismo, no hay fundamento para que le proteste el comité de protestas.

En una audiencia convocada por el comité de protestas según la regla 60.3(d) para considerar si una persona de apoyo ha infringido una regla, el barco al que se presta apoyo es una parte. Una audiencia según la regla 60.3(d) se desarrollará conforme a lo establecido en la regla 63.9. Por lo tanto, el representante del barco tiene derecho a estar presente de acuerdo con la regla 63.3(a). Para una audiencia según la regla 60.3(d) la regla 64.4(b) establece los términos en que se puede penalizar al barco al que se presta apoyo.

Nota

El 1 de enero de 2018 entraron en vigor los siguientes cambios al Reglamento de Regatas aprobados en la Conferencia Anual de World Sailing de noviembre de 2017:

En las definiciones se modificó ***Parte*** *(e), que quedó así:*
(e) una persona de apoyo sujeta a una audiencia conforme a la regla 60.3(d) o 69, cualquier barco que recibe apoyo de tal persona, una persona para presentar una acusación según la regla 60.3(d).

La regla 63.1 quedó así:
63.1 Exigencia de una Audiencia
Un barco o participante no será penalizado sin una audiencia, excepto según lo previsto en las reglas 30.2, 30.3, 30.4, 64.3(d), 64.4(b); 69, 78.2, A5 y P2. Una solicitud de reparación no será resuelta sin una

audiencia. El comité de protestas oirá todas las protestas y solicitudes de reparación que se hayan presentado en la oficina de regatas a menos que permita que se retire una protesta o solicitud reparación.

Se añadió la regla 63.9:

63.9 Audiencias bajo la regla 60.3(d) – personas de apoyo

Cuando el comité de protestas decida convocar una audiencia bajo la regla 60.3(d), deberá seguir con prontitud los procedimientos establecidos en las reglas 63.2, 63.3, 63.4 y 63.6, excepto que la información que se proporcione a las partes serán detalles de la supuesta infracción y que el comité de protestas puede designar a una persona.

La regla 64.4 quedó así:

64.4 Decisiones relativas a las personas de apoyo

(a) Cuando el comité de protestas decide que una persona de apoyo que es parte en una audiencia bajo las reglas 60.3(d) o 69 ha infringido una regla, puede

(1) amonestarla,

(2) excluir a la persona del evento o de la sede o retirar cualesquiera privilegios o beneficios, o

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

(b) Así mismo, a consecuencia de la infracción de una regla por una persona de apoyo, el comité de protestas podrá penalizar a un barco que sea parte en una audiencia bajo las reglas 60.3 (d) o 69 modificando su puntuación en una única prueba, hasta un DSQ incluido, cuando el comité decida que

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

(2) la persona de apoyo comete una nueva infracción después de que el comité de protestas haya advertido al barco por escrito después de una audiencia previa que podría serle impuesta una penalización.

Q&A 2018.012
Publicada el 4 de septiembre de 2018

Situación
En una regata de altura se aplica la regla 44.3, penalización de puntuación.

Pregunta 1
Si un barco toca varias balizas de recorrido, ¿tiene que tomar una penalización de puntuación por cada incidente?

Respuesta 1
Sí.
La penalización de puntuación sustituye a las penalizaciones de un giro y de dos giros (ver regla 44.1). Por lo tanto, un barco puede tomar una penalización de puntuación cuando puede haber infringido la regla 31, y esto se aplica a cada uno de los incidentes individuales, del mismo modo que la penalización de un giro.

Pregunta 2
Si un barco toca una baliza de llegada, ¿está obligado a cruzar la línea de llegada desde el lado del recorrido por segunda vez después de haber tomado una penalización de puntuación por haberla tocado?

Respuesta 2
No.
Como la penalización de puntuación sustituye las penalizaciones de un giro y dos giros, la regla 44.2 no se aplica. Por lo tanto, la excepción (a) de la definición de terminar no se aplica. El barco ha terminado cuando cruzó la línea por primera vez desde el lado del recorrido.

Q&A 2018.013
Publicada el 4 de septiembre de 2018

Pregunta 1
¿Quién es el propietario de un barco a los efectos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 1
El término propietario no está definido en el Reglamento de Regatas a Vela y por lo tanto se emplea en el sentido náutico o general.
Puede tratarse del individuo, de la sociedad o la organización a la que pertenezca el barco.

Pregunta 2
¿Se puede considerar propietario a los efectos del Reglamento de Regatas a Vela el poseedor temporal o una persona que ha alquilado el barco?

Respuesta 2
No.
Ver respuesta 1.

Pregunta 3
¿puede un barco tener más de un propietario a los efectos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 3
Sí.
Ver respuesta 1.

Pregunta 4
¿Qué derechos tiene el propietario registrado de un barco a los efectos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 4
El Reglamento de Regatas a Vela no concede ningún derecho al propietario de un barco. Las reglas 2, 3.1(a), 3.2, 3.3(d), 6, 7, 69.1(a) y 78.1, establecen obligaciones pero sin conceder ningún derecho al propietario de un barco.

Pregunta 5
¿Tiene el propietario registrado de un barco derecho a protestar, solicitar reparación o apelar una resolución si no estaba a bordo del barco o si había alquilado el barco a otra persona?

Respuesta 5
No. En este caso el propietario no es parte del barco (ver Terminología).

Q&A 2018.014
Publicada el 1 de octubre de 2018

Situación
Después de que todos los barcos han terminado una prueba el comité de regata se da cuenta de que una baliza se ha desplazado fuera de su posición durante la prueba. El comité de regata decidió que, como consecuencia de haber garreado la baliza, la prueba fue injusta para algunos barcos.

Pregunta 1
¿El comité de regata puede anular la prueba después de que hayan terminado todos los barcos?

Respuesta 1
Sí.
Ver la regla 32.1.

Sin embargo, después de que hayan terminado uno o más barcos, el comité de regata debe hacer todo lo posible para "salvar" la prueba; si es necesario, solicitando una reparación en nombre de todos los barcos afectados. El CR sólo debe anular la prueba si, después de sopesar las consecuencias, considera que es el arreglo más justo para todos los barcos de la prueba o serie.

Pregunta 2
Si la respuesta es sí, ¿cómo debería señalar el comité de regata que se ha anulado la prueba?

Respuesta 2
El comité de regata debe publicar un aviso con su decisión; esto puede incluir las razones para haber tomado tal decisión.

Si los barcos están todavía en el área de regatas esperando para otra prueba cuando el comité de regata decide anular una prueba ya terminada, el CR también puede izar la bandera L en el barco del comité e intentar comunicarla a los competidores que estén en el agua.

Para anular una prueba que ya se ha completado no es adecuado mostrar la bandera N ya que su significado presupone que la prueba se ha anulado mientras todavía se está disputando.

Q&A 2018.015
Publicada el 7 de diciembre de 2018

Pregunta
¿Cumple el requisito de la regla 61.1(a) una variante en inglés de la palabra "protesto" o la traducción de la palabra "protesto "en el idioma del protestante?

Respuesta
La finalidad de la regla 61.1 es estar seguros de que se informa al protestado de la intención de protestar del protestante.

Los siguientes casos cumplen con la regla 61.1(a):

- La palabra "protest" en inglés.
- Una traducción de la palabra "protest" que se encuentre en una traducción oficial de la regla 61.1(a), siempre que el protestado entienda su significado.

Q&A 2018.016
Publicada el 9 de diciembre de 2018

Situación
En una regata de dos días se inscribieron y pagaron en línea 45 barcos. El anuncio de regata establecía que los barcos tenían que completar la inscripción in situ, lo que incluía presentar las velas para una inspección de equipamiento. De los barcos inscritos, 40 se presentaron en el lugar para la inspección de equipamiento y cumplieron los requisitos del anuncio de regata.

Pregunta
¿con cuántos puntos se clasifica a los barcos no salidos, no terminados, retirados o descalificados?

Respuesta
41 puntos.
40 barcos cumplieron los requisitos de la autoridad organizadora y por lo tanto se inscribieron en la regata de acuerdo con la regla 75.1. La regla A3 exige que el puesto de llegada se determine por el tiempo corregido de un barco.

Q&A 2018.017

Publicada el 17 de diciembre de 2018

Pregunta

En algunos casos un barco no infringe la regla 31 al tocar una baliza. ¿Cuando a un barco con derecho a espacio en baliza se le da espacio en baliza para dejar la baliza por el lado prescrito, pero se le obliga a tocarla, se le ha dado espacio en baliza?

Respuesta

No.

No es de buen hacer marinero obligar a un barco a tocar una baliza aunque al tocarla no infrinja una regla. Esto es independiente de cualquier requisito adicional de la definición de espacio en baliza de los Apéndices B, C y F.

Q&A 2019.001
Publicada el 7 de enero de 2019

Situación
Las instrucciones de regata establecen que la línea de salida estará entre una percha mostrando una bandera naranja en el barco del comité de regata y el lado del recorrido de la baliza de salida, que será una baliza hinchable amarilla.
El comité de regata fondeó un barco en el extremo de babor y amarró la boya hinchable a su lado de estribor.

Pregunta 1
¿Infringe la regla 31 un barco que toca el barco fondeado pero no la boya hinchable?

Respuesta 1
Sí.
El barco del comité de regata se convierte en parte de la baliza cuando el comité de regata amarra intencionadamente el barco a la baliza y, por lo tanto, un barco en regata que toca el barco del comité de regata infringe la regla 31.

Pregunta 2
¿Sería diferente la respuesta de la pregunta 1 si el fondeo estuviera hecho firme a la boya hinchable amarilla y no al barco del comité?

Respuesta 2
No.

Pregunta 3
¿Sería diferente la respuesta de la pregunta 1 si el barco del comité y la boya hinchable amarilla estuvieran ambas fondeadas y en contacto entre sí?

Respuesta 3
No.

Pregunta 4
¿Sería diferente la respuesta de la pregunta 1 si la boya hinchable amarilla estuviera a bordo del barco del comité de regata?

Respuesta 4
No.

Pregunta 5

¿Es una acción impropia del comité de regata fondear un barco en el extremo de babor de la línea de salida y amarrar la boya hinchable amarilla cuando las instrucciones de regata establecen que la baliza del lado de babor de la línea de salida será una boya hinchable?

Respuesta 5
No.

Q&A 2019.002
Publicada el 7 de enero de 2019

Pregunta
Cuando los barcos están comprometidos, la definición de mantenerse separado (b) exige que el barco con derecho de paso pueda alterar el rumbo en ambas direcciones sin que haya un contacto inmediato. La regla 16.1 exige que cuando el barco con derecho de paso altere el rumbo debe dar al otro espacio para mantenerse separado.

Del mismo modo, en el apéndice F la definición de mantenerse separado incluye el espacio para que un kiteboard pueda mover su cometa en cualquier dirección sin que haya un contacto inmediato. La regla 16.1 exige que cuando un kiteboard con derecho de paso cambie la posición de su cometa debe dar al otro kiteboard espacio para mantenerse separado.

¿Cómo son compatibles estos requisitos entre sí?

Respuesta
Las dos reglas son independientes la una de la otra.

La definición mantenerse separado (b) es un modo de determinar si un barco se está manteniendo separado del otro, ya sea conforme a la regla 11 o la 10 cuando navegan de empopada en bordadas opuestas, mientras que la regla 16.1 contiene una limitación de los derechos del barco con derecho de paso

• Cuando el barco que debe mantenerse separado está navegando tan cerca del barco con derecho de paso que si éste alterase el rumbo habría un contacto inmediato, el barco que debe mantenerse separado infringe la regla 10 o la 11 al no cumplir con la definición de mantenerse separado (b).
• Si el barco que debe mantenerse separado no responde adecuadamente al cambio de rumbo del barco con derecho de paso cuando debía hacerlo, el barco que debe mantenerse separado infringe las reglas 10 u 11 al no cumplir con la definición de mantenerse separado (a).
• Si el barco con derecho de paso altera el rumbo de tal modo que aunque no haya un contacto inmediato no es posible para el barco que debe mantenerse separado seguir manteniéndose separado el barco con derecho de paso infringe la regla 16.1 y el barco que debe mantenerse separado queda exonerado según la regla 21 por haber infringido las reglas 10 u 11.

Al tomar su decisión, el comité de protestas debe considerar entre otras cosas las condiciones reinantes, la velocidad y la maniobrabilidad de los barcos, la distancia entre ellos y sus respectivas acciones.

Este principio es el mismo para barcos, tablas y kiteboards

Q&A 2019.003
Publicada el 10 de febrero de 2019

Situación
El anuncio de regata de un evento menciona una regata de práctica entre las pruebas programadas, que tendría lugar el día anterior a la prueba 1. Durante la regata de práctica hay un incidente en el que barco A, a babor, no se mantiene separado del barco B, a estribor. Hay una colisión y se causa daño físico al barco B. El barco B protesta y solicita reparación porque no puede navegar el día 1 por culpa del daño causado.

Pregunta 1
¿Se aplicaba el Reglamento de Regatas a Vela a la prueba de práctica?

Respuesta 1
Sí.

Pregunta 2
¿Puede un barco protestar o solicitar reparación por un incidente ocurrido durante la prueba de práctica?

Respuesta 2
Sí.

Pregunta 3
Si la respuesta a las preguntas anteriores es sí, ¿se puede penalizar a un barco?

Respuesta 3
Sí.

Pregunta 4
Si es que sí, ¿a qué prueba se le aplicaría la penalización?, ¿y cuál sería la penalización?

Respuesta 4
La penalización es la descalificación en la prueba de que se trate, en este caso, la prueba de práctica (ver regla 64.1).

Pregunta 5
¿Tiene un barco al que se le ha causado un daño físico derecho a una reparación, y si es que sí en qué prueba o pruebas se le debe conceder la reparación?

Respuesta 5
Sí. Un barco puede tener derecho a reparación en la prueba de práctica. Si el daño causado al barco con derecho a reparación es tal que los

trabajos de arreglarlo se alargan hasta las siguientes pruebas (en este caso a las pruebas del día 1), se le puede conceder reparación para esas pruebas, siempre y cuando esa resolución cumpla lo establecido en el caso de WS 116.

Pregunta 6
¿Hay alguna diferencia según el daño sea importante o no?

Respuesta 6
No.

Pregunta 7
¿Se puede penalizar a un barco en más pruebas que la prueba de práctica por una infracción cometida en la prueba de práctica?

Respuesta 7
Generalmente no, pero puede depender de qué regla o reglas se han infringido. Algunas reglas, como la regla 5 y la 69 no se limitan a esa prueba en concreto.

Pregunta 8
¿Cuándo empiezan a aplicarse en un evento las reglas tal y como están definidas en el RRV y cuándo dejan de aplicarse?

Respuesta 8
Las diferentes reglas empezarán y dejarán de aplicarse en el momento apropiado para cada regla, por ejemplo:
• Las reglas sobre la inscripción se pueden aplicar desde el momento en que el barco inicia el trámite de inscripción.
• La regla 69 se aplica tal y como se detalla en la Guía de World Sailing sobre Mal Comportamiento, pero en general siempre que la conducta pueda relacionarse con el evento.
• La regla 5, antidopaje, y la regla 6, apuestas y anticorrupción, pueden aplicarse fuera de la competición.
• Y otras reglas especifican cuándo se aplican, por ejemplo:
• Las reglas de las partes 2 y 4 se aplican como establecen sus respectivos preámbulos.
• La regla 31, tocar una baliza, se aplica mientras se está en regata.
• La regla 78.1 exige que un barco cumpla con sus reglas de clase, pero sólo mientras está en regata.

Q&A 2019.004
Publicada el 11 de febrero 2019

Pregunta
¿Pueden el anuncio o las instrucciones de regata de un evento modificar o suprimir la regla 55, VERTIDO DE BASURA?

Respuesta
Sí.
Ver las reglas 85.2 y 86.
Sin embargo, se llama la atención sobre el principio básico de responsabilidad medioambiental, que alienta a los participantes a minimizar el impacto medioambiental del deporte de la Vela.

NOTA
A partir de enero de 2021, la regla 55 estará relacionada en la regla 86.1(a) y por lo tanto después de eso no estarán permitidas tales modificaciones.
Ver la propuesta (submission) aprobada 147-17.

Q&A 2019.005
Publicada el 11 de febrero de 2019

Situación
La expresión "autoridad organizadora" aparece 41 veces en el Reglamento de Regatas a Vela y 45 veces en las reglamentaciones.
El anuncio de regata de un evento establece:
AUTORIDAD ORGANIZADORA
El Campeonato [año] de la Clase [nombre de la clase de World Sailing] está organizado por el [nombre del club] con la aprobación de la [nombre de la autoridad nacional miembro] bajo la autoridad de la [nombre de la clase de World Sailing].

Pregunta 1
¿Son las tres entidades citadas bajo el título "autoridad organizadora" de este anuncio de regata la autoridad organizadora a la que se refiere el Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 1
No.
La autoridad organizadora es el club. Autorizar al club para que organice el evento no convierte a la clase de World Sailing en parte de la autoridad organizadora. De igual modo, aprobar un evento en su jurisdicción no convierte a la autoridad nacional miembro en parte de la autoridad organizadora.

Pregunta 2
¿A quién se puede autorizar para que actúe en nombre y representación de la autoridad organizadora cuando fuera necesario?

Respuesta 2
No hay límites en a quién puede nombrar una autoridad organizadora para que actúe en su nombre. Es habitual que en los eventos principales la autoridad organizadora nombre distintos representantes para las diferentes necesidades; por ejemplo, asesores para asuntos legales, marketing y relaciones públicas.
Cuando la autoridad organizadora esté formada por más de un órgano nombrarán conjuntamente a sus representantes.

Q&A 2019.006
Publicada el 12 de febrero de 2019

Situación
Se aplica el apéndice T, Mediación
En la salida de una prueba un barco que era consciente de haber tocado una baliza de salida no cumplió la penalización de un giro en el momento del incidente, pero en su lugar tomó una penalización posprueba conforme a la regla T1 (a) al volver a tierra.

Pregunta
¿La penalización posprueba de la regla T1 (a) es la apropiada para su infracción?

Respuesta
No.
Un principio fundamental de la deportividad según el RRV es que cuando los competidores infringen una regla deben penalizarse inmediatamente. La penalización posprueba de la regla T1 (a) no es una opción más para que los barcos puedan penalizarse. En el momento del incidente sólo está disponible para los barcos que se dan cuenta de que podrían haber infringido una regla cuando ya es muy tarde para cumplir con la regla 44.2. Al infringir deliberadamente una regla y no tomar una penalización de inmediato, el barco infringe el principio fundamental de la deportividad y, por lo tanto, también infringe la regla 2.

Q&A 2019.007
Publicada el 20 de febrero de 2019

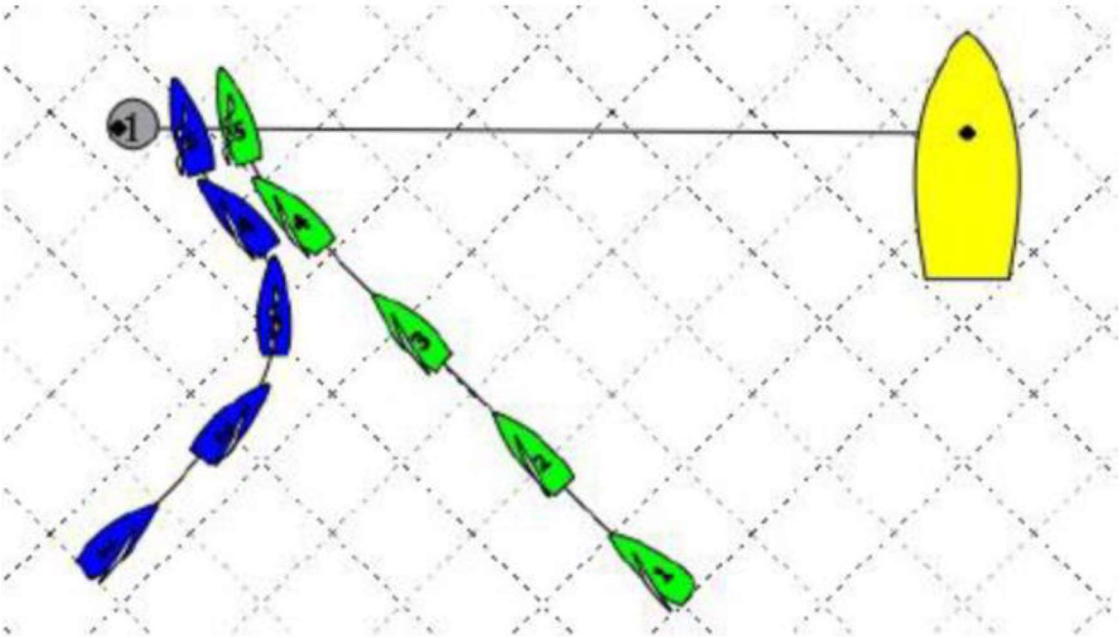
Situación
El comité de regata sustituyó una baliza de la línea de llegada que había garreado por un barco mostrando la bandera M y haciendo repetidas señales fónicas. Este barco no podía fondearse y mantenía su posición a motor, haciendo que en ocasiones estuviera favorecido el extremo de babor o de estribor de la línea de llegada.

Pregunta
¿Constituye esto una acción u omisión impropia del comité de regata?

Respuesta
No.
El comité de regata actuó correctamente al sustituir una baliza que estaba fuera de su sitio por un barco mostrando la bandera M con repetidas señales sonoras como exige la regla 34. La regla 34 describe lo que puede hacer un comité de regata cuando una baliza se pierde o no está en su posición para que pueda "salvar" la prueba. Por supuesto, la baliza de recambio debe situarse en la posición de la baliza original y debe ser claramente visible para los barcos, pero ninguna regla exige que una baliza tenga que estar fondeada. Aun estando fondeadas, las balizas se mueven con el viento y la corriente. Los movimientos de un barco no fondeado pueden constituir una acción impropia sólo si fueran más grandes de lo que podría evitarse. Pero en ese caso el barco que solicitara reparación tendría que convencer al comité de protestas de que el movimiento ha sido el único motivo de que su puntuación fuera significativamente peor.

Q&A 2019.008
Publicada el 27 de marzo de 2019

Situación
Al aproximarse a la línea de llegada en barlovento, Azul, a babor, pasa de proa al viento dentro de la zona del extremo de babor y entonces orza más allá de un rumbo de ceñida para terminar. Verde tiene que orzar más al viento que un rumbo de ceñida para evitar el contacto y protesta.



Pregunta
¿algún barco ha infringido una regla?

Respuesta
Azul infringió la regla 18.3 al provocar que Verde, que había estado amurado a estribor hasta que entró en la zona, navegara más al viento que un rumbo de ceñida para evitar el contacto.

Aunque después de terminar un barco no necesita cruzar completamente la línea de llegada, hasta que terminen ambos barcos están obligados a dejar la baliza de llegada por el mismo lado y por lo tanto se aplica la regla 18. Cuando Azul pasa de proa al viento desde babor hacia estribor dentro de la zona y se dirige al extremo de babor de la línea de llegada, se aplica la regla 18.3 entre él y Verde.

Q&A 2019.009
Publicada el 27 de marzo de 2019

Pregunta 1
¿Infringe la regla 51 achicar la sentina con el propósito de cambiar el trimado o la estabilidad de un barco?

Respuesta 1
No.
Ver la última frase de la regla 51.
No obstante, las reglas de clase pueden limitar la cantidad de agua de sentina que se permite bombear y poner restricciones al tiempo de bombeo y al tipo de bomba de achique usada para sacar el agua

Pregunta 2
¿Infringe la regla 51 achicar la sentina en regata en el momento y lugar que elija la tripulación?

Respuesta 2
No.
Ver la respuesta 1.

Pregunta 3
¿Cambiaría esa respuesta el hecho bien conocido de que hay métodos automáticos de achicar la sentina y de que no se puede determinar otro motivo razonable para establecer otro sistema más complicado distinto del de controlar exactamente el momento y lugar en que puede bombearse el agua fuera?

Respuesta 3
No.
Ver la respuesta 1.

Pregunta 4
Dado que sería más fácil usar una bomba manual navegando de popa que mientras se hace banda navegando de ceñida, ¿infringe la regla 51 un barco que decide achicar sólo al principio de un tramo de empopada?

Respuesta 4
No.
Ver la respuesta 1.

Q&A 2019.010
Publicada el 29 de marzo de 2019

Situación
La regla 89.1 enumera quiénes pueden ser autoridad organizadora. La regla 89.1(e) menciona una 'asociación de clase no afiliada'. Por 'afiliada' se entiende más adelante como 'afiliada a la autoridad nacional de la sede'.

Pregunta 1
¿Qué es una asociación de clase no afiliada a los efectos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 1
La regla 89.1 establece que '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'. Una asociación de clase que no está afiliada a la autoridad nacional de la sede no es afiliada.

Pregunta 2
¿Cómo se encuadran las asociaciones de la clase de World Sailing en el esquema de la regla 89.1?

Respuesta 2
Si una asociación de clase de World Sailing no está afiliada a la autoridad nacional de la sede, es una organización no afiliada a los efectos de la regla 89.1; por lo tanto, se aplica la regla 89.1(e).

Q&A 2019.011
Publicada el 30 de marzo de 2019

Situación
Una asociación nacional de radiocontrol está afiliada a la autoridad nacional de World Sailing pero no hay un sistema para que los clubes de radiocontrol se afilien directamente a la autoridad nacional.

Pregunta
¿Un evento organizado por un club afiliado a una asociación nacional de radiocontrol cumple con la regla 89.1 cuando la asociación nacional de radiocontrol está afiliada a la autoridad nacional pero el propio club no está directamente afiliado?

Respuesta
Sí.
Una organización puede estar afiliada a la autoridad nacional ya sea directamente o ya sea a través de su afiliación a una entidad que a su vez esté afiliada a la autoridad nacional. Esto queda sujeto a que se cumplan los requisitos de afiliación de la autoridad nacional o de la entidad.

Q&A 2019.013
Publicada el 26 de abril de 2019

Pregunta 1
¿Quién representa a la autoridad nacional según la regla 71?

Respuesta 1
A los efectos del Reglamento de Regatas a Vela, la autoridad nacional es una entidad. La representación o jurisdicción de las personas o los órganos que forman parte de la entidad no se rige por el Reglamento de Regatas a Vela.

Pregunta 2
Cuando la junta directiva de una autoridad nacional nombra un comité para que oiga una apelación, ¿puede la directiva solicitar más información o aclaraciones al comité sobre la resolución de la apelación?

Respuesta 2
Eso dependerá de las competencias que tenga atribuidas a ese comité dentro de la estructura de la autoridad nacional. Véase la respuesta 1.

Pregunta 3
¿Cómo debe actuar la junta directiva de una autoridad nacional cuando crea que el comité ha cometido un error de procedimiento o de fondo?

Respuesta 3
Eso dependerá de la normativa por la que se rija la autoridad nacional. Ver la respuesta 1.
En cualquier caso, las decisiones de una autoridad nacional según la regla 71, decisiones de la autoridad nacional, se rigen por la regla 71.4. Una vez publicadas estas decisiones son definitivas, como dice la regla, y por lo tanto no pueden ser modificadas por nadie, incluida la autoridad nacional.

Q&A 2019.014
Publicada el 8 de mayo de 2019

Situación
La Regla 66 prevé la reapertura de una audiencia en varias circunstancias, incluyendo cuando se dispone de una prueba nueva e importante.

Pregunta 1
Cuando un comité de protestas recibe una petición de una parte de reabrir una audiencia alegando que existe una prueba nueva e importante, ¿cómo debe contestar a tal solicitud?

Respuesta 1
Al recibir una solicitud de reapertura, el comité de protestas debe decidir:
- si la solicitud está en plazo según la regla 66.
- si la prueba es nueva, incluyendo cualquier prueba comprendida en la última frase de la regla 63.3(b). Ver la regla M4.2 y el caso 115.
- si la prueba es importante y puede provocar que el comité de protestas modifique su decisión.

Cuando se cumplen todos los requisitos anteriores, el comité de protestas debe decidir la reapertura de la audiencia.

Pregunta 2
¿Cómo se aplican las reglas 61, 63.1, 63.2 y 65 en estas circunstancias?

Respuesta 2
-Las reglas 61 y 63.1 se aplican solamente a las audiencias y no a las solicitudes de reapertura de una audiencia.
-La regla 63.2 no se aplica a una solicitud de reapertura de una audiencia pero si el comité de protestas decide reabrir una audiencia, la regla 63.2 exige que se notifique a las partes la hora y lugar de la reapertura y se les ha de conceder un tiempo razonable para que se la preparen.
-La regla 65 se aplica tanto a la audiencia original como a la reabierta. Aunque el requisito no se aplica a una solicitud para reabrir una audiencia, es una buena práctica bien establecida informar a la parte que solicita la reapertura el resultado de su petición cuando se deniega.

Pregunta 3
¿Incumple la regla 66 un comité de protestas si no evalúa la prueba supuestamente nueva que se ha aportado con la solicitud de reapertura?

Respuesta 3
Si el comité de protestas considera o bien que la petición no se hizo en plazo o bien que la prueba no es nueva, no está obligado a valorar su relevancia. Cuando la prueba es nueva y se presenta en plazo, el comité de protestas debe valorarla. Ver respuesta 1.

Pregunta 4
¿Puede basarse una petición de reparación en una omisión o acción inadecuada de un comité de protestas en los términos de la regla 66?

Respuesta 4
No.
Un barco no puede solicitar una reparación si ha sido parte en la audiencia. Ver la regla 62.1(a).

Pregunta 5
El comité de protestas no tuvo en cuenta una prueba que era nueva y además se presentó en plazo y la parte apeló. ¿Puede la autoridad nacional entrar a valorar la prueba supuestamente nueva y decidir si la audiencia debe reabrirse para practicar la nueva prueba aportada por el barco?

Respuesta 5
Sí.
Si la autoridad nacional decide que la prueba nueva y presentada en plazo también es importante y podría haber provocado que el comité de protestas hubiera modificado su decisión puede revocar la decisión del comité de protestas y ordenar la reapertura de la audiencia. Ver la regla 71.2.

Q&A 2019.015
Publicada el 8 de mayo de 2019

Pregunta
¿Tienen que cumplir la regla 89 los eventos especiales de World Sailing (World Sailing Special Events)?

Respuesta
Sí.

Q&A 2019.017
Publicada el 2 de agosto de 2019

Pregunta
El uso de tangones, montados a barlovento para que trabajen como arbotantes para trimar las velas de proa está siendo cada vez más común. El tangón no se hace firme al puño de escota de la vela de proa sino que la escota corre por la boca de la contera todo a lo largo del tangón. ¿Está esto permitido por la regla 50?

Ejemplo de un tangón hecho firme a sotavento para trimar una vela de proa.

Respuesta
Sí.
Si bien la regla 50.3 (a) prohíbe el uso de arbotantes en general, contempla excepciones en la regla 50.3 (b) y (c). La regla 50.3 (c) permite cazar la escota de una vela de proa o unirla por su puño de escota a un tangón o arbotante y no especifica o restringe cómo se pueden cazar las velas de proa empleando un arbotante.

Q&A 2019.018

Publicada el 2 de agosto de 2019

Situación

Las instrucciones de regata establecen un sistema de mediación para las infracciones de la parte 2 y la regla 31 que es voluntario para las partes pero cuando se está de acuerdo en usar el sistema no se permiten testigos y se establece que la decisión del mediador será definitiva.

Pregunta

¿Esto es válido?

Respuesta

El fundamento de la mediación del apéndice T es que a las partes se les da una opinión que pueden aceptar o rechazar y pasar a una audiencia.

En la práctica el procedimiento descrito es el de una audiencia y por lo tanto se aplica la sección B de la parte 5, audiencias y decisiones. Las instrucciones de regata pueden modificar las reglas 63.6 y 66 de modo que no se permitan los testigos en la audiencia y no se pueda solicitar la reapertura de una audiencia. No obstante, el derecho de apelación sólo se puede denegar conforme a la regla 70.5.

Q&A 2019.019

Publicada el 28 de septiembre de 2019

Situación

Las instrucciones de regata incluyen una baliza de barlovento 1 y a continuación una baliza offset 1A. El recorrido entre ambas balizas era un tramo de través y el tiempo para navegar entre ambas balizas era de aproximadamente 25 segundos. Mientras rodeaba la baliza 1, el barco A la tocó siendo consciente de ello. El barco navegó hacia la baliza 1A, la pasó y realizó un giro de penalización. Las IR no habían modificado la regla 44.2 y no había otros barcos de los que el barco A tuviera que mantenerse separado para penalizarse inmediatamente después de tocar la baliza 1.

Pregunta 1

¿Cumplió el barco A con la regla 44.2?

Respuesta 1

No.

Al haber demorado el cumplimiento de la penalización de un giro hasta que rodeara la baliza 1ª aun no habiendo otros barcos en sus inmediaciones, el barco A no realizó la penalización tan pronto como fuera posible después del incidente, incumpliendo los requisitos de la regla 44.2.

Pregunta 2

¿Incumplió el barco A la regla 2 por no realizar la penalización inmediatamente después del incidente cuando sabía que había infringido una regla?

Respuesta 2

Si el barco A era consciente de que no había realizado la penalización inmediatamente, entonces sí que ha infringido la regla 2: De lo contrario, no ha infringido.

Pregunta 3

Después de volver a tierra, el barco A se retiró, ¿fue esta una penalización adecuada?

Respuesta 3

Sí.

Los principios básicos exigen que los barcos se penalicen cuando infringen una regla. El barco A retrasó realizar la penalización de un giro y por lo tanto no cumplió los requisitos de la regla 44.2. La única opción que le quedaba cuando se dio cuenta de su error era retirarse.

Q&A 2020.001

Publicada el 2 de marzo de 2020

Pregunta 1

Con una brisa de 20-25 nudos, dos láser navegan de través amurados a estribor, comprometidos, con una eslora entre ellos. Mientras el barco de barlovento se mantiene separado, se rompe el timón del barco de sotavento, orza bruscamente y hay un contacto con daños entre los barcos.
¿Incumplió la regla 14 alguno de los barcos?

Respuesta 1

Cuando el barco de sotavento, barco con derecho de paso, alteró el rumbo sin dar espacio para mantenerse separado al barco de barlovento, barco que debía mantenerse separado, infringió la regla 16.1 y, como hubo contacto, la regla 14. El hecho de que estuviera fuera de control es irrelevante. Véase el caso 99. No era razonablemente posible para el barco de barlovento evitar el contacto; por lo tanto, no infringió la regla 14.

Pregunta 2

Con una brisa de 20-25 nudos, dos láser navegan de través. El barco libre a proa vuelca. El barco libre a popa, a dos esloras por detrás, intenta esquivarlo pero hay un contacto un contacto con daños entre los barcos. ¿Incumplió la regla 14 alguno de los barcos?

Respuesta 2

No es posible que un láser vuelque de través sin alterar el rumbo; por lo tanto, cuando el láser libre a proa volcó en un través, sin duda alteró el rumbo. Cuando el barco libre a proa, barco con derecho de paso, alteró el rumbo sin dar al barco libre a popa, barco que debía mantenerse separado, espacio para mantenerse separado, infringió la regla 16.1, y, como hubo contacto, la regla 14. . El hecho de que estuviera fuera de control es irrelevante. Véase el caso 99. No era razonablemente posible para el barco libre a popa evitar el contacto; por lo tanto, no infringió la regla 14. Por lo demás, no era razonablemente posible para el barco libre a popa esquivar el barco volcado; por lo tanto, no infringió la regla 23.

Pregunta 3

Con una brisa de 20-25 nudos, dos láser navegan de través comprometidos con cuatro esloras entre ellos. El barco de barlovento se sitúa libre a proa y vuelca a dos esloras a proa del otro barco, que intenta esquivarlo pero hay un contacto entre los barcos. ¿Incumplió alguno de los barcos la regla 14?

Respuesta 3

Ver la respuesta 2.

Q&A 2020.002

Publicada el 2 de marzo de 2020

Pregunta 1

¿Cómo pueden saber los competidores y los jueces de regata si la autoridad organizadora de un evento cumple con la regla 89.1, Autoridad Organizadora?

Respuesta 1

Ni los competidores ni los jueces de regata tienen por qué investigar si la autoridad organizadora cumple con los requisitos de la regla 89.1. Cuando existan dudas, los competidores y los jueces de regata pueden verificar con la correspondiente autoridad nacional miembro de World Sailing si la autoridad organizadora cumple la regla 89.1.

Pregunta 2

¿Cuáles son las implicaciones para los competidores y los jueces de un evento cuando la autoridad organizadora de ese evento no cumple con la regla 89.1?

Respuesta 2

Un evento que no reúne los requisitos de la regla 89.1 y que no está autorizado de otro modo por World Sailing puede ser uno de los eventos prohibidos si está enumerado como tal en la web de World Sailing. Ver las reglamentaciones19.20(d) y 19.20(f).
Si los competidores participan en un evento que sabían o razonablemente debían saber que era un evento prohibido, pueden ser objeto de acciones disciplinarias. Ver la reglamentación 19.19(a)(ii). Por lo que a ellos respecta, los jueces de World Sailing que participen en un evento que sabían o razonablemente debían saber que era un evento prohibido, estarán sujetos a las reglamentaciones 32 y 35.

Si la autoridad organizadora de un evento no cumple con la regla 89.1 pero el evento no es un evento prohibido, no hay consecuencias conforme al Reglamento de Regatas a Vela para los competidores ni para los jueces de World Sailing. Cualesquiera otras implicaciones sobrepasan el alcance de esta Q&A.

Q&A 2020.003

Publicada el 2 de marzo de 2020

Situación
Durante la audiencia de una protesta válida, el barco A, que podría estar implicado en el incidente, no es ni el protestante ni el protestado. El comité de protestas llegó a la conclusión de que A había infringido una regla pero estaba exonerado por otra regla.

Pregunta 1
¿Actuó correctamente el comité de protestas?

Respuesta 1
Sí. Queda a criterio del comité de protestas protestar a un barco que puede haber infringido una regla. Como el CP determinó que el barco A debía ser exonerado, no era necesario protestarle.

Pregunta 2
¿El barco A es una parte en la audiencia?

Respuesta 2
No. El barco A no es ni el protestante ni un protestado. Ver la definición de parte.

Pregunta 3
¿Sería diferente la respuesta a la pregunta 1 si el CP hubiera penalizado al barco A?

Respuesta 3
Sí. Si el CP hubiera entendido que el barco A había infringido una regla y no debía ser exonerado, el comité de protestas habría estado obligado a seguir el procedimiento de la regla 61.1(c) antes de poder penalizarle.

Pregunta 4
¿Sería diferente la respuesta a la pregunta 2 si el CP hubiera informado verbalmente al barco A de su intención de protestarle durante la audiencia, pero no hubiera formalizado la protesta ni hubiera seguido el procedimiento descrito en la regla 61.1(c)?

Respuesta 4
No. Ver la respuesta 3.

Pregunta 5
¿Qué opciones tiene el barco A si el CP le penaliza sin una audiencia?

Respuesta 5
El barco A puede solicitar una reparación. Penalizar a un barco que no ha sido una parte en la audiencia es una acción inadecuada del comité de protestas; la regla 64.1 sólo permite que se penalice a una parte de la audiencia de una protesta.

Q&A 2020.004
Publicada el 5 de marzo de 2020

Situación
El barco A navegó 5 pruebas de una serie clasificatoria (pruebas Q1 a Q5) en las que había más de una flota, y se clasificó para la flota oro en la subsiguiente serie final de la regata. Había programadas 5 pruebas en la serie final (pruebas F1 a F5) y la puntuación del barco en la serie se calculaba con la clasificación en todas las pruebas Q1 a Q5 y F1 a F5.
El barco A navegó las pruebas F1 y F2 y terminó primero en ambas. En la prueba F3 sufrió daños imposibles de arreglar por un barco que infringía una regla de la parte 2. No pudo terminar F3 y no pudo navegar las pruebas F4 y F5. El comité de protestas decidió que el barco A tenía derecho a una reparación pero tal reparación no se podría basar en las pruebas Q1 a Q5 porque en esas pruebas había más de una flota. En vez de eso decidieron que su puntuación en las pruebas F3, F4 y F5 sería de nuevo un primer puesto, que era la media de las pruebas F1 y F2.

Pregunta 1
¿cumplió el comité de protestas con el caso 116?

Respuesta 1
Sí.
El caso 116 exige que para conceder reparación menos de la mitad de las puntuaciones del barco en su serie se basen en la media de puntos. En el caso que nos ocupa, el barco en cuestión terminó en 7 de las 10 pruebas; por lo tanto menos de la mitad de sus puntuaciones se basaron en la puntuación media.

Pregunta 2
Al tomar esta decisión, ¿aplicó el comité de protestas la reparación adecuada?

Respuesta 2
Depende.
El caso 116 limita el número de pruebas a las que se pueden conceder la media de puntos pero no dice nada sobre cómo se calcula esa media de puntos.
Cuando el comité de protestas decide que un barco tiene derecho a reparación según la regla 62, hará un arreglo lo más justo posible para todos los barcos afectados, tanto si piden la reparación como si no. Dependiendo de las puntuaciones del barco en las pruebas clasificatorias, calcular la media con sólo dos pruebas puede ser injusto para los otros barcos, ya que casi con toda seguridad excluye las posibilidades de los otros barcos de ganar el evento. Otras opciones posibles para el comité de protestas consistirían o bien en incluir las pruebas Q1 a Q5 para calcular la puntuación media, o bien tener en cuenta las diferencias

competitivas entre las series clasificatorias y final, o bien conceder reparación sólo en la prueba F3.

Q&A 2020.005
Publicada el 6 de marzo de 2020

Situación
En un incidente entre dos 49er, el barco A infringió una regla de la parte 2 y el barco B no infringió ninguna regla, tampoco la regla 14, porque no le era razonablemente posible evitar el contacto. A resultas del incidente, se rompió una de las extensiones de la caña de B. El barco B no pudo hacer nada evitar el daño. El barco B llevaba de respeto una extensión de la caña como exigen las reglas de clase y sustituyó la rota con la de repuesto tan pronto como fue razonablemente posible, teniendo en cuenta las condiciones del área de regata. Cuando el barco B reanudó la prueba, su posición en esa prueba fue significativamente peor que antes de que tuviera que sustituir la extensión de la caña.

Pregunta
¿Tiene el barco B derecho a reparación?

Respuesta
La clase 49er exige que se lleve a bordo una extensión de caña ya que no es raro que se rompa y los regatistas deben poder sustituirla mientras están en regata. La maniobra normalmente se lleva a cabo sin que afecte significativamente la posición en que termina el barco. Sin embargo, si se ha establecido que, aunque la tripulación sustituyó la extensión de la caña lo antes razonablemente posible, la puntuación o posición del barco se ha empeorado significativamente, sin culpa por su parte, el barco tiene derecho a reparación.

Q&A 2020.006
Publicada el 3 de marzo de 2020

Situación

Unos días después de terminar un evento, el barco A, al ver en unas fotografías publicadas en la web del evento, tiene noticia de que el barco B puede haber infringido una regla durante el evento. La supuesta infracción tuvo lugar durante una prueba de larga distancia en la que a A no le era posible haberse dado cuenta de ello. El barco A presenta una protesta lo antes posible después de haberse enterado de que existía esa prueba (fotográfica).

Pregunta 1
Cuando la oficina de regata ha dejado de estar abierta, ¿presentar la protesta ante la autoridad organizadora cumple los requisitos de la regla 63.1 y de las instrucciones de regata si están redactadas conforme al apéndice L?

Respuesta 1
Sí.
El protestante puede presentar la protesta ante la autoridad organizadora.

Pregunta 2
¿El comité de protestas del evento tiene jurisdicción sobre tal protesta?

Respuesta 2
Sí.
Dado que la protesta se refiere a un incidente ocurrido durante el evento, el comité de protestas original nombrado por la autoridad organizadora del evento tiene jurisdicción sobre tal protesta a menos que la autoridad organizadora decida nombrar un comité de protestas diferente para que vea la protesta.

Pregunta 3
Si la respuesta a la pregunta 2 es sí, ¿puede el comité de protestas prorrogar el plazo hasta que el evento termine y, si es así, por cuánto tiempo?

Q&A 2020.007
Publicada el 30 de marzo de 2020

Pregunta 1

¿Cómo puede participar en un evento de Vela un competidor de un país que no tenga una autoridad nacional miembro de World Sailing?

Respuesta 1
Tal competidor puede competir en eventos que no exijan la elegibilidad de WS si el barco en el que el competidor está navegando ha sido inscrito por alguno de los siguientes:

a. Un club u otra organización afiliados a cualquier autoridad nacional miembro de World Sailing, o bien
b. Por un miembro de un club u otra organización afiliados a cualquier autoridad nacional miembro de World Sailing, o bien
c. Por un miembro de cualquier autoridad nacional miembro de World Sailing.

Véase la regla 75.1
En los eventos que no exijan la elegibilidad de World Sailing, ese competidor sólo puede competir si el Board ha exonerado de los requisitos enumerados en las reglamentaciones 19.4(a) y 19.4(b).
Véanse las reglamentaciones 19.4, 19.5 y 19.6.
En ambos casos, el competidor debe tener la elegibilidad para esa competición. Ver la reglamentación 19.1.

Pregunta 2
¿Sería distinta la respuesta si el evento de Vela fuera un Evento Especial de World Sailing (World Sailing Special Event)?

Respuesta 2
No.
Ni las reglas ni las reglamentaciones incluyen ninguna referencia a los eventos especiales de World Sailing.

Q&A 2020.008
Publicada el 30 de marzo de 2020

Situación 1
Después de que un barco empieza de acuerdo con la definición, toca la baliza de salida.

Pregunta

¿Infringió el barco la regla 31?

Respuesta

Sí.

Mientras está en regata pero antes de salir, un barco no tocará una baliza de salida. Desde el momento en el que el barco sale, la baliza de salida está al inicio del tramo en el que está navegando y no la debe tocar.

Situación 2

Un barco navega en dirección a la línea de llegada, sobrepasa la baliza de la línea de llegada, arriba y toca la baliza. Después de haber pasado la baliza, orza y termina.

Pregunta
¿Infringió el barco la regla 31?

Respuesta
Sí.
Como el barco está navegando en el último tramo hasta que termina, las balizas de llegada están al final del tramo que va desde las balizas anteriores hasta el final y no debe tocarlas. Después de terminar pero mientras sigue estando en regata, un barco no tocará una baliza de llegada.

Situación 3
Un barco que navega desde el lado del recorrido hacia la línea de llegada, toca la baliza de llegada y se penaliza conforme a la regla 44.2. Después de penalizarse cruza de nuevo la línea de llegada desde el lado del recorrido.

Pregunta
¿Infringió el barco la regla 31?

Respuesta

Sí.

Situación 4

Un barco que navega en dirección a la línea de llegada sobrepasa la línea de llegada, arriba y toca la baliza. Antes de terminar, se da cuenta de que ha cometido un error según la regla 28.2 al no rodear la última baliza. El barco corrige su error y termina.

Pregunta

¿Infringió este barco la regla 31?

Respuesta

Sí.

Mientras navega hacia la línea de llegada, el barco estaba navegando en el tramo de llegada. Ver situación 2. La baliza de llegada ha dejado de ser una baliza que indique el principio, un límite o el final del tramo en que está navegando, desde el momento en que el barco se da cuenta de que debe corregir un error conforme a la regla 28.2. Véase el caso de WS 126.

Q&A 2020.009

Publicada el 30 de marzo de 2020

Situación
La línea de llegada está entre dos balizas. Los barcos terminan de popa.

Pregunta
¿Se aplica la regla 18.4 a un barco interior comprometido con derecho de paso que se dirige a la línea de llegada?

Respuesta
Sí.
Se aplicará la regla 18.4 siempre y cuando el barco interior comprometido con derecho de paso tenga que trasluchar para navegar a su rumbo debido. Una línea de llegada no es una puerta; un hilo que represente la trayectoria del barco, cuando se tense, no necesita pasar entre las balizas de una línea de llegada. Véanse la definición de terminar y la regla 28.2(c).

World Sailing

20
Eastbourn
e Terrac

sport / nature / technology

World Sailing