

Cuaderno de Q&A

Última actualización: 9 de enero de 2021

Reglamento de Regatas a Vela

Traductor: Ricardo García Soriano
Valencia, 12 de enero de 2021



Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

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

Actualizado al 9 de enero de 2021.

Traductor: Ricardo García Soriano. Valencia, 12 de enero de 2021.

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

Este servicio no debe utilizarse como un sustitutivo del procedimiento de apelación, su propósito es proporcionar meditaciones sobre cuestiones relativas al Reglamento de Regatas a Vela.

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. El propósito es que estas Preguntas y Respuestas se estudien para ser propuestas como *submission* para la modificación de una 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.

Este Cuaderno sustituye al cuaderno de 2017-2020. Las Q&A pasadas que se han considerado valiosas se han actualizado a la versión de 2020-2024 del Reglamento de Regatas a Vela y se han mantenido, todas las demás Q&A se han retirado.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Se incluyen dos índices. El primero enumera las preguntas y respuestas por orden de publicación y el segundo las enumera por secciones del Reglamento de Regatas a Vela, más "otras reglas" al final.

Última actualización: 9 de enero de 2021

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

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

Contenido por orden de publicación

Q&A que se han mantenido

Q&A 2017.004	Versiones traducidas del RRV, ¿cuál se aplica en caso de discrepancia?
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 2019.006	El apéndice T y el principio básico
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 2019.014	Pregunta sobre las reglas que rigen la reapertura
Q&A 2020.001	Pregunta sobre la regla 14
Q&A 2020.004	Calcular la reparación correcta
Q&A 2020.009	La regla 18.4 en la línea de llegada
Q&A 2020.010	Normas COVID 19 en los eventos
Q&A 2020.014	Interpretación de la expresión "no hará que" en la regla 18.3
Q&A 2020.015	Daño cuando no se está en regata
Q&A 2020.018	Aclaraciones sobre alterar el rumbo
Q&A 2020.020	Aclaración de la expresión "directo a la baliza" en la regla 18.3
Q&A 2020.021	Descripción de las balizas y navegación del recorrido

Q&A 2021-2024

Q&A 2021.001	Aclaración sobre las pruebas indirectas
Q&A 2021.002	Significado de "casco" en el RRV

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Contenido por Secciones

A-Señales de regata

	Actualmente no hay Q&A en esta sección
--	--

B-Definiciones

Q&A 2021.002	Significado de "casco" en el RRV
----------------------------------	----------------------------------

C- Principios básicos

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 2020.001	Pregunta sobre la regla 14
Q&A 2020.009	La regla 18.4 en la línea de llegada
Q&A 2020.014	Interpretación de la expresión "no hará que" en la regla 18.3
Q&A 2020.015	Daño cuando no se está en regata
Q&A 2020.020	Aclaración de la expresión "directo a la baliza" en la regla 18.3

F-Parte 3, dirección de una regata

Q&A 2020.021	Descripción de las balizas y navegación del recorrido
----------------------------------	---

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

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2018.010	Daño sin infringir una regla de la parte 2 ni la regla 31
----------------------------------	---

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

Q&A 2018.009	Partes que llegan tarde a una audiencia
Q&A 2019.014	Pregunta sobre las reglas que rigen la reapertura de una audiencia
Q&A 2020.004	Calcular la reparación correcta
Q&A 2021.001	Aclaración sobre las pruebas indirectas

I-Parte 6, Inscripción y Requisitos

	Actualmente no hay Q&A en esta sección
--	--

J- Parte 7, Organización de regatas

Q&A 2019.010	Clases de World Sailing como autoridad organizadora de un evento
Q&A 2019.011	Afiliación a la autoridad nacional

K-Otras reglas

Q&A 2017.004	Versiones traducidas del RRV, ¿cuál se aplica en caso de discrepancia?
Q&A 2020.010	Normas COVID 19 en los eventos

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2017.004

Se mantiene

Versiones traducidas del RRV, ¿cuál se aplica cuando existen diferencias?

Situación

Muchas Autoridades Nacionales publican versiones traducidas de documentos, como por ejemplo del RRV. En ocasiones, los errores de traducción alteran el significado del documento original.

Pregunta

Si hubiera discrepancias, ¿qué documento prevalecerá, la traducción o la versión original?

Respuesta

El Reglamento de Regatas a Vela (RRV) se publica por World Sailing en inglés y éste siempre prevalecerá sobre cualquier traducción a menos que la traducción de una regla de regata en concreto 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).

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2018.009

Se mantiene

Partes que se incorporan tarde a una audiencia

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 a las partes 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 y 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 no 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 provecho de una parte que ha llegado tarde sin una buena razón.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

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).

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2018.010

Se mantiene

Daños sin infringir una regla de la parte 2 ni la regla 31

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 el tripulante cortó el cabo de fondeo de la baliza. Aunque esta acción hubiera causado un daño grave no se habría 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 establecer con claridad 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 marinerio en las condiciones reinantes.

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

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2019.006

Se mantiene

El apéndice T y el principio básico

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 (promptly). 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, por lo tanto, también infringe la regla 2.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2019.010

Se mantiene

Clases de World Sailing como autoridad organizadora de un evento

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 la que está '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).

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2019.011

Se mantiene

Afiliación a la Autoridad Nacional

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.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2019.014

Se mantiene

Pregunta sobre las reglas que rigen la reapertura

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 para 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 66.2.
- 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.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en 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 la reapertura se deniega.

Pregunta 3

¿un comité de protestas cumple con la regla 66 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 reapertura en una acción u omisión impropia 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).

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2020.001

Se mantiene

Pregunta sobre la regla 14

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 WS 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 con daños entre los barcos. ¿Incumplió la regla 14 alguno de los barcos?

Respuesta 2

un láser no puede volcar 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 popa, barco con derecho de paso, alteró el rumbo sin dar espacio para mantenerse separado al barco libre a proa, 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 WS 99. No era

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

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.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2020.004

Se mantiene

Calcular la reparación correcta

Situación

El Barco A navegó 5 regatas en una serie de clasificación (pruebas Q1-Q5) en la que había más de una flota, y se clasificó para la flota oro en una serie final posterior de la regata. Había 5 pruebas programadas en la serie final (pruebas F1-F5) y la puntuación de la serie de un barco se calcularía a partir de las puntuaciones de 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 que no se podían arreglar por parte de un barco que infringía una regla de la parte 2. No pudo terminar la prueba F3 y no pudo navegar en las pruebas F4 y F5. El comité de protestas decidió que el barco A tenía derecho a una reparación, pero que tal reparación no podía basarse en sus resultados en las pruebas Q1-Q5 porque había más de una flota en esas pruebas. En cambio, decidió que su puntuación en las pruebas F3, F4 y F5 debería ser la misma que la del primer puesto, que era el promedio de sus resultados en las pruebas F1 y F2.

Pregunta 1

¿Cumplió el comité de protestas con el caso WS 116?

Respuesta 1

Sí.

El caso 116 exige que para conceder una reparación, menos de la mitad de las puntuaciones de las pruebas de un barco incluidas en la puntuación de su serie se basen en la media de puntos. En esta situación, el barco en cuestión ha terminado 7 de las 10 pruebas, por lo tanto, menos de la mitad de las puntuaciones de sus pruebas se basaron en la media de puntos.

Pregunta 2

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Pregunta 2

Al tomar esta decisión, ¿el comité de protestas determinó la reparación correcta?

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 la media de puntos.

Cuando el comité de protestas decida que un barco tiene derecho a reparación de conformidad con la regla 62, hará un arreglo lo más justo posible para todos los barcos afectados, hayan pedido o no reparación. Dependiendo de las puntuaciones del barco en las pruebas de clasificación, calcular la media en sólo dos pruebas puede ser injusto para los otros barcos, ya que casi con certeza excluye las posibilidades de que cualquier otro barco gane el evento. Otras opciones disponibles para el comité de protestas serían incluir las pruebas Q1 a Q5 al calcular la media de puntos, para tener en cuenta las diferencias competitivas entre la serie clasificatoria y la serie final, o conceder reparación sólo en la prueba F3.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2020.009

Se mantiene

La regla 18.4 en la línea de llegada

Situación

La línea de llegada está entre dos balizas. Los barcos están terminando de empopada.

Pregunta

¿Se aplica la regla 18.4 a un barco con derecho de paso con compromiso interior que se aproxima a la línea de llegada?

Respuesta

Sí.

La regla 18.4 se aplicará siempre y cuando el barco con derecho de paso con compromiso interior deba trasluchar para navegar a su rumbo debido. Una línea de llegada no es una puerta; un hilo que representa la trayectoria del barco, cuando se tensa, no es necesario que pase entre las balizas de una línea de llegada. Ver la definición de terminar y la regla 28.2 (c).

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Normas COVID 19 en los eventos

Pregunta

¿Cómo se implementarán las normativas, protocolos y guías gubernamentales de COVID-19 en los documentos de regata?

Respuesta

No se recomienda incluir legislación, protocolos u orientación de autoridades externas en las reglas de un evento, ya que las infracciones de dicha normativa están fuera de la jurisdicción de los jueces del evento y están sujetas a cambios con poca antelación.

La mayoría de los eventos necesitarán dictar o adoptar protocolos para garantizar el cumplimiento de las regulaciones y guías gubernamentales COVID-19.

Es probable que las instrucciones o solicitudes de un juez (oficial) del evento basadas en guías publicadas, protocolos o legislación vigente en un lugar en cualquier momento sean razonables. El hecho de que un competidor o una persona de apoyo no cumpla con una solicitud o instrucción razonable puede ser una mala conducta y se puede informar al comité de protestas según la regla 69.

Se recomienda que:

1. Cualquier guía o protocolo específico que rija el evento se publique en el tablón oficial de avisos en inglés o en un idioma que sea razonable que entiendan todos los barcos afectados.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

2. Los eventos deben considerar el nombramiento de un oficial médico para poder evaluar cualquier problema sintomático y actuar de acuerdo con los protocolos del evento.

3. Se añade la siguiente instrucción de regata:

- [DP] Los competidores y las personas de apoyo deberán cumplir con cualquier solicitud razonable de un juez del evento. El incumplimiento puede considerarse mal comportamiento.

- Las acciones razonables por parte de los jueces del evento para implementar las guías, los protocolos o la normativa COVID-19, incluso si luego se demuestra que fueron innecesarias, no son acciones u omisiones inadecuadas.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

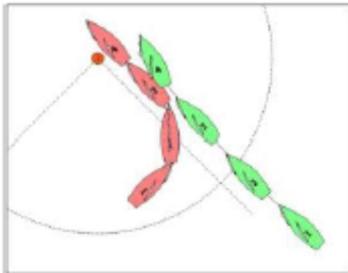
Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2020.014

Se mantiene

Interpretación de la expresión “no hará que” en la regla 18.3

Situación 1



Rojo completa su virada ligeramente a sotavento y al límite de comprometerse con Verde. La única opción de Verde es navegar más al viento que un rumbo de ceñida para evitar el contacto con Rojo.

Pregunta

¿Infringió Rojo la regla 18.3?

Respuesta

Sí.

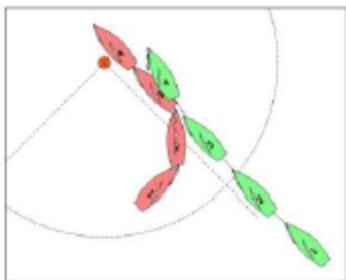
Rojo ha hecho que Verde navegue más al viento que un rumbo de ceñida Para evitar el contacto con Rojo. Todos los demás requisitos de la regla 18.3 se han cumplido.

Situación 2

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Situación 2



Rojo completa su virada un cuarto de eslora por delante de Verde. Verde podría haber navegado a barlovento o a sotavento de Rojo. Si Verde hubiera navegado a sotavento de Rojo, no podría pasar la baliza en el lado requerido. Verde navegó a barlovento de Rojo y navegó más al viento que un rumbo de ceñida para evitar el contacto con Rojo.

Pregunta

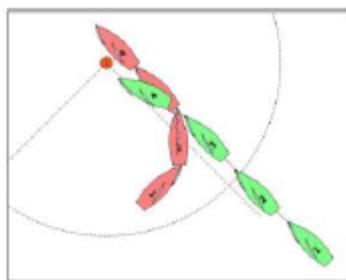
¿Infringió Rojo la regla 18.3?

Respuesta

Sí.

Ver respuesta 1

Situación 3



Rojo completa su virada un cuarto de eslora por delante de Verde. Verde podría haber navegado a barlovento o a sotavento de Red. Verde navegó a sotavento de Rojo. Rojo no da espacio en baliza a Verde. Verde pasa la baliza por el lado equivocado.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Pregunta

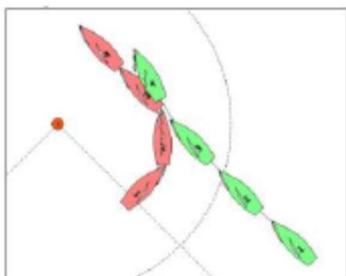
¿Infringió Rojo la regla 18.3?

Respuesta

Sí.

Después de pasar de proa a viento de babor a estribor dentro de la zona, Rojo no le dio espacio en baliza a Verde, quien se comprometió por el interior de él.

Situación 4



Rojo completa su virada un cuarto de eslora por delante de Verde. Verde podría haber navegado a barlovento o a sotavento de Rojo. Si Verde hubiera navegado a sotavento de Red, claramente podría pasar la baliza en el lado requerido. Verde navegó a barlovento de Rojo y navegó más al viento que un rumbo de ceñida para evitar el contacto con Rojo.

Pregunta

¿Infringió Rojo la regla 18.3?

Respuesta

Sí.

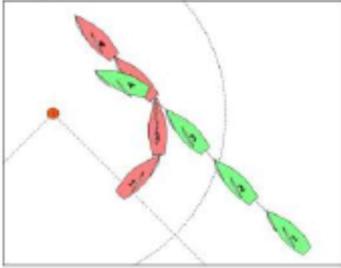
Verde puede elegir entre las dos opciones disponibles que tiene y no hay ninguna regla que vincule a Verde a una de las dos alternativas.

Situación 5

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Situación 5



Rojo completa su virada un cuarto de eslora por delante de Verde. Verde podría haber navegado a barlovento o a sotavento de Rojo. Verde navegó a sotavento de Rojo. Rojo da espacio en baliza a Verde.

Pregunta

¿Infringió Rojo la regla 18.3?

Respuesta

No.

Rojo cumplió con los requisitos de la regla 18.3

NOTA

La regla 18.3 no sólo se aplica cuando orzar más al viento que un rumbo de ceñida es la única solución viable.

La expresión "hacer que " en la regla se refiere a una relación de causa-efecto entre las acciones del que está amurado a babor y el barco que navega a estribor. En las situaciones anteriores, cuando la acción de Verde es el resultado de las acciones de Rojo, la cláusula de "causa" de la regla 18.3 se cumple, incluso si hubiera otra forma de evitar al barco que viró.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2020.015

Se mantiene

Daño cuando no se está en regata

Situación

Un barco navega en las proximidades de la línea de salida antes de su señal de atención. No se aplican normas administrativas al área de regatas. Las instrucciones de regata establecen que la línea de salida estará entre una baliza en el extremo de babor y una embarcación del comité de regatas en el extremo de estribor. El barco choca contra el barco fondeado del comité de regatas, causando graves daños a ambos. El comité de regatas protesta al barco.

Pregunta 1

¿Qué reglas se aplican?

Respuesta 1

El barco del comité de regatas es una baliza pero, como el barco no está en regata, no se aplica la regla 31, tocar una baliza. El barco está navegando cerca del área de regata o en ella y tiene la intención de competir, mientras que el barco del comité de regatas no navega sometido al Reglamento de Regatas a Vela; por lo tanto, de acuerdo con el preámbulo de la parte 2, el barco deberá cumplir con el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (RIPAM) con respecto a la embarcación del comité de regatas.

Hay varias reglas de RIPAM que se aplican en esta situación:

La regla 2 (a) del RIPAM, que se refiere a "la práctica ordinaria de los navegantes" como requisito general para actuar con sensatez, se superpone a los requisitos se

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

detallan en el RIPAM. Eso parecería incluir evitar un barco anclado.

La regla 5 de RIPAM exige específicamente que una embarcación mantenga una vigilancia adecuada y la regla 6 de RIPAM exige que una embarcación actúe a una velocidad segura para que pueda tomar las medidas adecuadas y eficaces para evitar una colisión.

Pregunta 2

Siempre y cuando la protesta sea válida, si se determina que el barco ha infringido una regla del RIPAM, ¿puede el comité de protestas penalizarlo conforme a la regla 64.2?

Respuesta 2

Sí.

Como ha infringido una regla del RIPAM al encontrarse con un barco que no navegaba según las reglas de la parte 2, el barco no cumplió con el preámbulo de la parte 2. Dado que el barco no estaba en regata en el momento del incidente y siempre que no hubiera otra penalización aplicable, el comité de protestas lo descalificará de la regata navegada más cercana en el tiempo al momento del incidente.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2020.020

Se mantiene

Aclaración de la expresión "directo a la baliza" en la regla 18.3

Situación

En una baliza de barlovento que debe dejarse por babor, el barco A entró en la zona amurado a estribor mientras que el barco B pasó de proa a viento en la zona y completó su virada a estribor, por debajo de su layline y se comprometió por sotavento del barco A. Para rodear la baliza orzó, tocando la baliza y haciendo que el barco A navegara más al viento que un rumbo de ceñida para evitar el contacto.

Pregunta 1

¿Iba el barco B directo a la baliza cuando viró a estribor?

Respuesta 1

Sí.

Un barco va directo a la baliza si puede pasar a barlovento de la baliza y dejarla en el lado requerido sin cambiar de bordo. El barco B pudo pasar la baliza sin cambiar de bordo; el hecho de que lo tocara no es relevante. Véase la definición de "Ir directo a la baliza".

Pregunta 2

¿Sería distinta la respuesta si el barco B además infringiera la regla 42 para rodear la baliza?

Respuesta

No.

La definición de "Ir directo a la baliza" no tiene excepciones.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

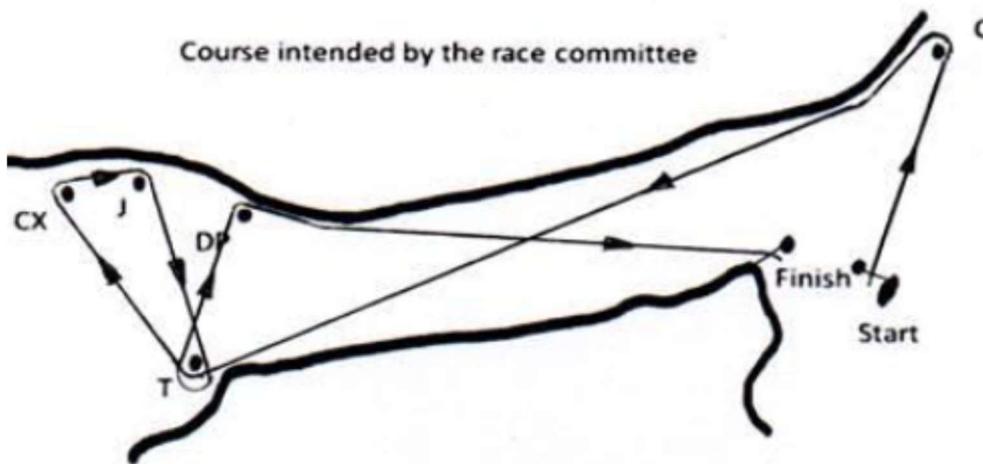
Q&A 2020.021

Se mantiene

Descripción de las balizas y navegación del recorrido

Situación

El comité de regata comunica verbalmente, según la regla 90.2 (c), que el recorrido será: salida, baliza C a babor, baliza T a estribor, baliza CX a estribor, baliza J a estribor, baliza T a estribor, baliza DP a estribor, terminar. La intención del comité de regatas es que los barcos naveguen por el recorrido que se muestra en el siguiente dibujo.



Pregunta 1

¿Es la baliza T una baliza que haya que rodear?

Respuesta 1

No.

La Regla J2.1 (4) exige que el comité de regata identifique todas las balizas que haya que rodear en relación con la definición de navegar el recorrido. La baliza T no está identificada como una baliza que haya que rodear.

Pregunta 2

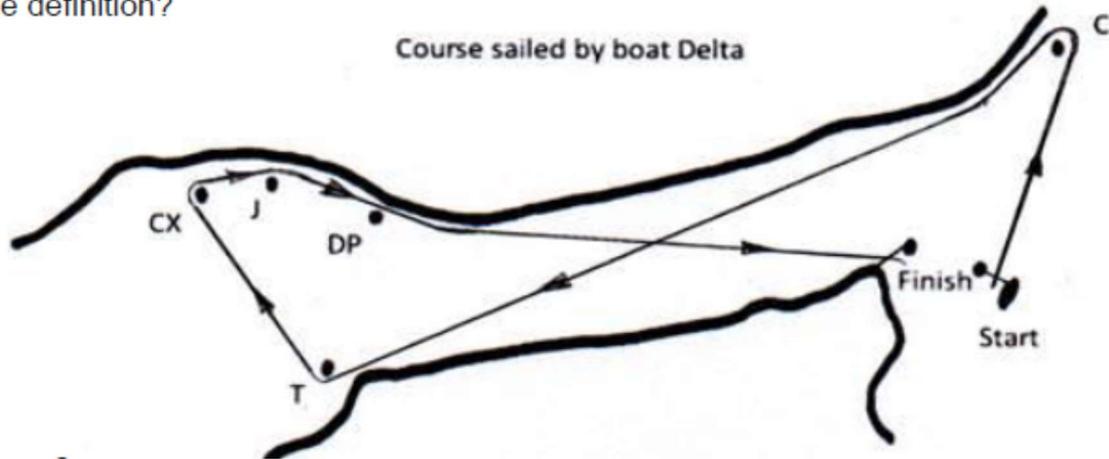
Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Pregunta 2

Uno de los barcos navegó el recorrido que se muestra en el siguiente dibujo. ¿Navegó el recorrido de acuerdo con la definición?

ie definition?



Respuesta 2

Sí.

A los efectos previstos en la definición de navegar el recorrido, el hilo que representa el recorrido de un barco pasa cada baliza por el lado prescrito y en el orden correcto.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2021.001

Publicada el 2 de noviembre de 2020

Aclaración sobre las pruebas indirectas

Situación

La regla 63.6 (a) exige que el comité de protestas practique las pruebas presentadas, incluidas las pruebas de oídas (indirectas), de las partes presentes en la audiencia y de sus testigos.

La regla 63.6 (c) otorga a las partes presentes el derecho de interrogar a cualquier persona que preste testimonio.

La regla M3.2 punto 9 establece que el comité de protestas "aceptará pruebas escritas de un testigo que no esté disponible para ser interrogado sólo si todas las partes están de acuerdo. Al hacerlo, renuncian a su derecho a interrogar a ese testigo".

Pregunta

¿Existe un conflicto entre esas reglas?

Respuesta

No.

Se pueden presentar pruebas escritas; las partes presentes y el comité de protestas pueden interrogar a la parte que presenta la prueba según lo permitido por la regla 63.6 (c) y pueden llamar a otros testigos para ayudar a resolver cualquier prueba en disputa. Si las partes están de acuerdo con la prueba, el comité de protestas la aceptará como indiscutible. Si las partes no están de acuerdo, el comité de protestas tomará en consideración cualquier disputa entre las partes cuando decida el peso de la prueba presentada.

NOTA

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

NOTA

El Apéndice M describe los procedimientos del comité de protestas y es sólo orientativo.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

Q&A 2021.001

Publicada el 2 de noviembre de 2020

Significado de "casco" en el RRV

Situación

El término "casco" se menciona en varios lugares del Reglamento de Regatas a Vela.

Pregunta 1

¿Cuál es la definición aplicable de "casco"?

Respuesta 1

El término 'casco' no está definido en el Reglamento de Regatas a Vela; por lo tanto, conforme a la introducción / terminología, que prescribe que otras palabras se usan en el sentido comúnmente entendido en el uso náutico o general, la definición en las Reglas de Equipamiento de Vela para 2021-2024 es apropiada:

D.1.1 Casco

La carcasa del casco, incluido el espejo de popa, la cubierta, incluida cualquier superestructura, la estructura interna, incluida la cabina, los accesorios asociados con estas piezas y los pesos correctores.

Pregunta 2

¿Los baupreses, fijos o retráctiles, forman parte del casco?

Respuesta 2

No. Ver respuesta 1.

La regla F.1.4 (c) (i) de las Reglas de Equipamiento de Vela define los baupreses como largueros del casco. La regla

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.

F1.4 (c) de las Reglas de Equipamiento de Vela, define los largueros del casco como largueros adheridos al casco. La definición de casco de las Reglas de Equipamiento de Vela excluye los largueros, por lo tanto, los baupreses, ya sean fijos o retráctiles, no forman parte del casco.

Pregunta 3

¿Las alas de un skiff, fijas o retráctiles, son parte del casco?

Respuesta 3

Sí.

Ni las Reglas de Equipamiento de Vela ni las Reglas de Regatas a Vela definen si las alas de un skiff son parte del casco de un barco o no. A menos que las reglas de clase definan las alas de otra manera, las alas se consideran una extensión de la cubierta y, por lo tanto, parte del casco de un barco.

Las Q&A reflejan la opinión de experimentados jueces de regata, no son interpretaciones vinculantes de las reglas.

Las Q&A se refieren sólo a la pregunta que se ha formulado y no a todos los aspectos que un comité de protestas debe tener en cuenta en una audiencia.