

# LIBRO DE DECISIONES DE REGATAS POR EQUIPOS (TEAM RACING CALL BOOK)

DE WORLD SAILING

para 2021-2024

diciembre de 2021



## World Sailing

Traducido por Ricardo García Soriano. Valencia, diciembre de 2021





Primera edición: julio de 2001  
Séptima edición: enero de 2021

**WS and RFEV contact details:**

**Detalles de contacto de World Sailing Executive Office y de RFEV:**

**World Sailing**

20 Eastbourne Terrace  
Paddington  
London W2 6LG  
United Kingdom

Tel + 44 (0)20 3940 4888

Email office@sailing.org

Website sailing.org

**Real Federación Española de Vela RFEV**

C/ Gamazo s/n, 39004 Santander

**Tel.:** +34 942 22 62 98

**email:** info@rfev.es

**web:** rfev.es

**© de la presente versión en español:**

Real Federación Española de Vela y World Sailing

**Traductor:** Ricardo García Soriano

con la imprescindible intervención de Andrés Pérez Álvarez

## **Prólogo**

Las Regatas por Equipos (Team Racing) se siguen desarrollando como una parte importante de nuestro deporte. Se navegan en barcos de vela ligera y cada vez más en barcos quillados, atraen a todas las edades y experiencias, desde regatistas jóvenes en edad escolar en eventos locales hasta campeones olímpicos y mundiales. Su culmen es el Campeonato del Mundo de World Sailing de Regatas por Equipos.

Este Libro de Decisiones (Call Book) ha sido desarrollado y perfeccionado con la participación de regatistas y árbitros por igual debido a la necesidad de lograr la mayor coherencia posible para responder a las protestas en el agua. El objetivo del Call Book es ayudar a resolver cualquier duda entre regatistas, jueces y árbitros sobre las situaciones a las que se refiere el Call Book.

Esta última edición actualiza las decisiones para mantener la coherencia con el Reglamento de Regatas a Vela para 2021 - 2024 y también introduce nuevas decisiones y perfecciona el texto existente.

Es importante tener en cuenta que este Call Book, al igual que las ediciones anteriores, sólo tiene autoridad para el Team Racing que se navega según el Apéndice D del RRV. Esto incluye regatas con y sin árbitros.

El Racing Rules Committee (Comité de Reglas de World Sailing) confía en que los competidores, jueces y árbitros

continuarán aportando información al Comité de Reglas de WS para un mayor desarrollo del Libro de Decisiones.

Se invita a los lectores a que envíen sus comentarios y sugerencias a la World Sailing Executive Office.

John Doerr

Presidente

World Sailing Racing Rules Committee

Diciembre de 2020

## Preámbulo

Esta es la séptima edición del Libro de Decisiones para Regatas por Equipos (World Sailing Call Book para Team Racing). Se ha editado para reflejar los cambios en el Reglamento de Regatas a Vela para 2021 - 2024 y, en particular, las reglas del Apéndice D. Un agradecimiento especial a los miembros del Grupo de Trabajo de Reglas de Regatas por Equipos: Chris Atkins (GBR), Martin Clasen (GER) , Chris Lindsay (IRL), Marta Lloret Llinares (DEN), Rob Overton (USA) Cxema Pico (IRL), Peter Wilson (USA) y Diego Yubero (ESP) por su ayuda en la actualización de este libro.

Si bien muchas de las modificaciones son simplemente cambios en las referencias, hay involucrados algunos cambios significativos en el juego y se recomienda a los regatistas y árbitros que se estudien el nuevo libro de decisiones en detalle. Todos los cambios importantes son el resultado de un cambio significativo en las reglas o de una submission para agregar, eliminar o cambiar la decisión.

A continuación se incluye una lista no exhaustiva de modificaciones:

- Las decisiones (Calls) D2, J9, L5, M7 y M11 tienen cambios significativos.
- Las decisiones (Calls) H5, J9, J10 y G8 son nuevas pero se han publicado anteriormente en el suplemento anual del libro de decisiones. La Call J10 ha tenido modificaciones importantes durante 2020.
- La decisión E11 (anteriormente decisión de respuesta rápida 2018-001) y la decisión L2 son nuevas.
- La decisión E8 se retira para su revisión
- Se eliminan 8 decisiones en el libro de decisiones anterior, consideradas duplicadas o redundantes. Éstas son C5, E9, E14, H3, L6, L7, M6 y M9.
- Las reglas anteriores 14(b), 21 y 64.1(a) sobre exoneración se combinan en una nueva regla 43. En consecuencia, se actualizan todas las referencias a la exoneración.

- Los cambios significativos en el procedimiento de arbitraje en el Apéndice D han dado lugar a cambios en varias decisiones.
- Además, hay aclaraciones menores en muchas decisiones y cambios en las referencias de las reglas que no afectan el contenido de esas decisiones.

El propósito de este libro de decisiones es definir, para los árbitros, los jueces y los competidores, cómo se van a decidir los incidentes en las regatas por equipos (Team Racing).

Las decisiones se dividen en secciones relacionadas con el progreso a lo largo del recorrido, citando incidentes típicos en el orden en que es probable que ocurran y explicando las reglas que son aplicables. Como resultado, algunas decisiones son más simples que otras y algunas incluyen repeticiones de explicaciones anteriores. Si bien las decisiones están contenidas en una sola sección, esto no significa que no se apliquen en otros momentos. Muchas decisiones (por ejemplo, las de la sección de presalida) se aplicarán en todo momento.

Los diagramas se limitan a imágenes bidimensionales de cada situación. No pueden mostrar la fuerza del viento, las olas, la escora y la velocidad de los barcos y todas las otras cosas que influyen en un escenario de la vida real. Por lo tanto, no deben usarse de manera demasiado literal, sino más bien como una herramienta para ayudar a reconocer rápida y claramente la situación que se está abordando.

Las decisiones de este libro no pueden cubrir todos los incidentes posibles. A medida que se desarrollen nuevas tácticas, se irán necesitando nuevas decisiones. Si la lectura de este libro de decisiones, o un incidente en el agua, estimula al lector a comentar o proponer una decisión adicional, puede enviar un correo electrónico a World Sailing a [office@sailing.org](mailto:office@sailing.org) Si hay un incidente del que no está seguro, tal vez debería redactarse y presentarse como una nueva decisión (Call).

El presente Call Book se publica en aplicación de la reglamentación 28 de World Sailing. Esto significa que únicamente está autorizado para regatas por equipos.

Las reglamentaciones de World Sailing prevén un sistema de respuesta rápida de decisiones en regatas por equipos. Las decisiones propuestas según este sistema deben presentarse en un formato similar a las decisiones existentes y enviarse a la World Sailing Office. Una decisión aprobada como una decisión de respuesta rápida se comunicará inmediatamente a todos los IU y MNA. Además, se publicará en el sitio web de World Sailing [www.sailing.org](http://www.sailing.org).

El Team Racing Rules Working Party (Grupo de Trabajo de Reglas de Regatas por Equipos) hará recomendaciones al Racing Rules Committee sobre las decisiones enviadas y las decisiones de Respuesta Rápida que se aprueben.

Agradezco cualquier comentario para mejorar este Call Book.

Richard Thompson  
Presidente  
Team Racing Rules Working Party  
Diciembre de 2020



# CONTENIDO DEL CALL BOOK

## Sección, materia

Introducción, principios generales  
para que los árbitros decidan

A Definiciones y fundamentos

B presalida

C salida

D tramo de barlovento

E baliza de barlovento

F través

G empopada

H baliza de trasluchada

J baliza de sotavento

K llegada

L otras reglas

M procedimiento de arbitraje

Índice de reglas (en los títulos de  
las decisiones)

## Notas sobre el texto

1. Con la excepción de ciertas decisiones en la Sección M, las decisiones asumen que todas las banderas, voces y señales (ya sean de los competidores o de los árbitros) se han realizado de acuerdo con las reglas.

2. Algunas decisiones destacan principios importantes de las reglas. Para facilitar la referencia, estas aclaraciones están impresas en cursiva al final de la decisión.

3. El sombreado del barco se utiliza para diferenciar los equipos. Los barcos A, B y C están sombreados en gris y están en un equipo, y los barcos X, Y y Z son blancos y están en el otro. Algunas decisiones muestran barcos en color en cuyo caso B (blue) será azul, Y (yellow) será amarillo y cualquier tercer barco será verde; el texto identificará a los compañeros de equipo. Cuando sólo hay dos barcos involucrados, normalmente se denominarán B e Y.

4. Estas decisiones se aplican a todos los formatos de regatas por equipos cuando se aplica el Apéndice D, independientemente del número de barcos de cada equipo. Sólo están involucrados en el incidente los barcos que se muestran en un diagrama o se describen en el texto, los

otros barcos de la prueba no son relevantes para la decisión y no se muestran.

5. Cuando los barcos ya están comprometidos en la posición 1 en una decisión, la frase 'La regla 17 no se aplica a Y' se usa para mostrar que Y puede navegar más al viento que su rumbo debido. La alternativa es "Y está sujeto a la regla 17".

6. A menos que se indique lo contrario, el viento sopla desde la parte superior del diagrama.

7. Las llamadas se refieren a la toma de decisiones de los árbitros. Si bien es normal tener dos árbitros en una lancha de árbitros, no hay ninguna obligación de que esto sea así y las decisiones se aplican igualmente cuando hay un solo árbitro. Cuando se aplica el apéndice D, las decisiones también se aplican a las audiencias del comité de protestas, ver la reglamentación 28.3 de World Sailing.



# **PRINCIPIOS GENERALES PARA LAS DECISIONES DE LOS ÁRBITROS**

A las decisiones de los árbitros se les aplican los siguientes principios generales:

## **1. 'Último punto de certeza'**

Hay muchas ocasiones en las que se requiere que los árbitros juzguen (a menudo desde posiciones imperfectas) el momento exacto en el que cambia el estado de un barco o su relación con otro barco. Los ejemplos son, entre otros, pasar de proa al viento o establecer un compromiso.

En tales casos, los árbitros asumirán que este estado o relación no ha cambiado hasta que ellos estén seguros de que sí ha cambiado.

## **2. Desacuerdo entre los árbitros**

Hay ocasiones en las que los árbitros no están de acuerdo sobre cuál debería ser la decisión. En tales casos, incluso aunque haya habido contacto, los árbitros deberán señalar "no hay penalización" en lugar de penalizar a un barco o a otro.

## **3. Regla 14: evitar contactos**

Cualquier incidente en el que haya un contacto también implicará a la regla 14. Sin embargo, cuando los árbitros decidan que un barco que esté obligado a mantenerse separado o a dar espacio debe ser penalizado por infringir otra regla de la Parte 2, una infracción de la regla 14 no dará lugar a una penalización adicional a menos que haya daños. Excepto en este caso, la regla 14 no tiene ningún impacto en la decisión inmediata del árbitro y, por lo tanto, no se trata por separado en cada decisión de este libro.

## **4. Definición: espacio y significado de "de forma marinera".**

El caso 21 de World Sailing afirma que las maniobras "extraordinarias" y "anormales" no son marineras. Algunas

acciones que son anormales y, por lo tanto, poco marineras en una flota de muchos barcos se pueden considerar normales y, por lo tanto, marineras en una regata por equipos.

Sin embargo, cualquier maniobra que ponga a un barco o tripulación en riesgo de daño no es marinera.

Los árbitros juzgarán cada incidente sobre la base de las acciones del barco en relación con las condiciones del viento y el agua que está experimentando en ese momento.

### **5. Ventaja obtenida después de infringir una regla**

Cuando un barco infringe una regla y él, u otro barco de su equipo, se penalizan, los árbitros decidirán si el equipo del barco ha obtenido una ventaja a pesar de la penalización que se ha ejecutado. Si es así, actuarán conforme a la regla D2.3(c). A excepción de algunas decisiones de la Sección M, esto no se trata por separado en cada decisión de este libro.

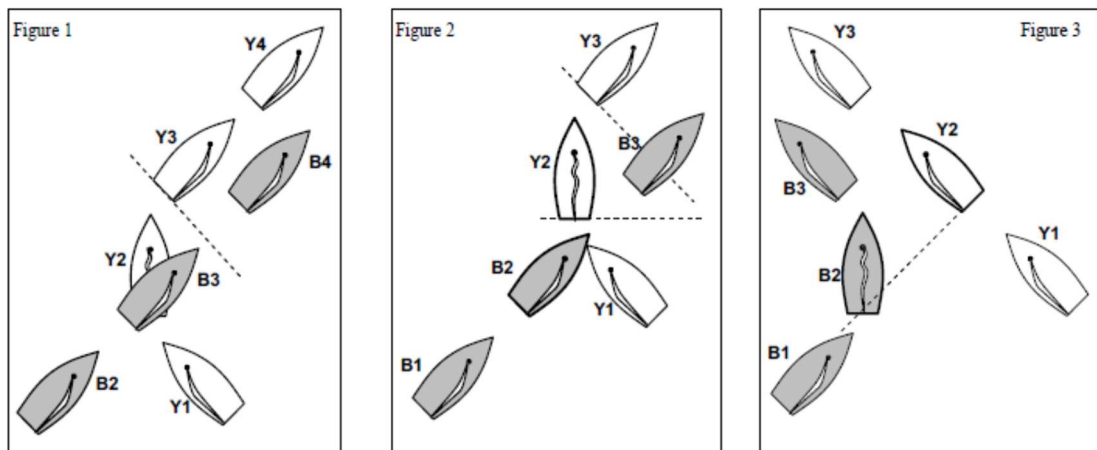
## TR CALL A1

### Regla 13 Virando por adelante

### Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido

#### Pregunta

En una ceñida a barlovento se establece un compromiso mientras un barco está virando o poco después. ¿Bajo cuál de las siguientes condiciones B, el barco de sotavento, puede navegar más al viento que su rumbo debido?



#### Respuesta

Figura 1: El compromiso se establece desde libre a popa: B no adquiere derechos de orzada. "Y" completa su virada en la posición 3, cuando está libre a proa de B. Poco después, B establece un compromiso desde libre a popa y va a infringir la regla 17 si es que navega más al viento que su rumbo debido durante este compromiso y mientras los barcos permanecen dentro de dos esloras de casco el uno del otro, a menos que al hacerlo navegue inmediatamente a popa de Y.

Figura 2: El compromiso se establece desde libre a popa: B adquiere derechos de orzada. En el momento en que Y pasa de proa al viento en la posición 2, los barcos están en la misma virada pero no comprometidos. El compromiso se establece antes de que Y llegue a un rumbo de ceñida, es decir, mientras Y está sujeto a la regla 13. Por lo tanto,

la regla 17 no se aplica y B puede navegar más al viento que su rumbo debido.

Figura 3: El compromiso se establece 'instantáneamente'. en la posición 2, cuando B pasa de proa a viento, ambos barcos están en la misma bordada y comprometidos. Como ninguno de los dos barcos estableció este compromiso desde libre a popa, se dice que el compromiso es "instantáneo". La regla 17 no se aplica y B puede navegar más al viento que su rumbo debido.

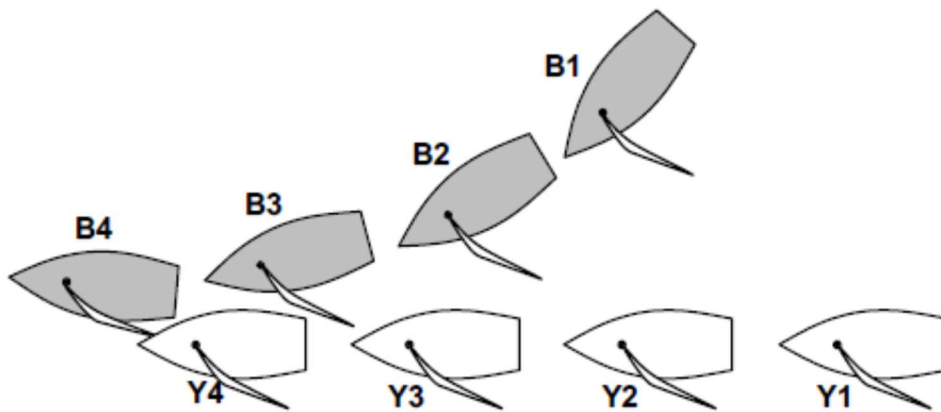
*Un barco que está virando cambia de bordada en el momento en que pasa de proa al viento. Sin embargo, es un barco que debe mantenerse separado sujeto a la regla 13 desde el momento en que pasa de proa al viento hasta que se encuentra en un rumbo de ceñida. Si otro barco se compromete por sotavento de él desde libre a popa durante ese período, la regla 17 no se aplica y el barco de sotavento puede navegar por encima de su rumbo debido, es decir, tiene "derecho de orzada".*

## TR CALL A2

### Regla 11 En la misma bordada, comprometidos Definiciones Mantenerse separado

#### Pregunta

B se está acercando a Y desde barlovento. ¿En qué momento B deja de mantenerse separado de Y?



#### Respuesta

B se está manteniendo separado de Y cuando Y, el barco con derecho de paso, puede navegar a su rumbo sin necesidad de realizar ninguna acción evasiva y también, debido a que están comprometidos, alterar el rumbo en ambas direcciones sin hacer contacto de inmediato.

En las posiciones 1 y 2: B se está manteniendo separado.

En la posición 3: Si "Y" orza habrá contacto pero no inmediatamente, por lo que B todavía se está manteniendo separado.

En la posición 4: Y no puede alterar el rumbo a barlovento sin hacer contacto inmediatamente con B. B ya no se está manteniendo separado y sería penalizado según la regla 11 si Y



protestara, tanto si los barcos hacen contacto como si no.

*En todo momento el rumbo de un barco (como se usa ese término en la parte 2 y en las definiciones) significa la dirección en la que apunta su proa. No significa su rumbo debido ni el rumbo al que se espera que navegue en breve.*

*No es necesario que haya contacto para que un barco no se esté manteniendo separado.*

## TR CALL A3

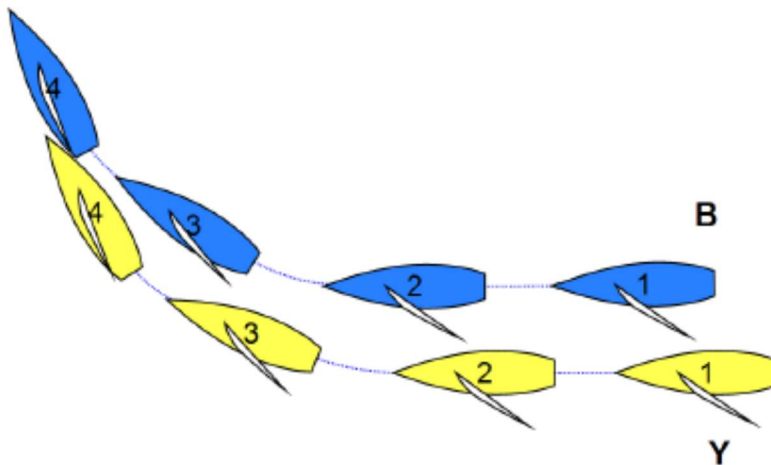
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Definición de mantenerse separado**

### **Pregunta**

Y y B están comprometidos, navegando en rumbos paralelos, con aproximadamente la mitad de la manga del barco entre ellos. Y no tiene ninguna restricción de rumbo debido. Justo antes de la posición 3, Y orza lentamente y B responde inmediatamente. Y continúa orzando y ya no hay forma de que B evite a Y. B intenta mantenerse separado orzando y hay contacto. Y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

En las posiciones 1 y 2: B se está manteniendo separado porque está lo suficientemente lejos de Y para que Y pueda alterar el rumbo en ambas direcciones sin hacer contacto.

En la posición 3: Después del primer cambio de rumbo de Y, B todavía tiene espacio para mantenerse separado. B debe, inmediatamente y de forma marinera, hacer todo lo posible para establecer suficiente distancia entre él e Y para que él siga manteniéndose separado. Si B hace esto, está protegido por la regla 16.1.

Entre las posiciones 3 y 4: Y sigue alterando el rumbo y B ya no puede mantenerse separado. Y infringe la regla 16.1. Se debe penalizar a Y.

Si "Y" continúa orzando y B continúa respondiendo inmediatamente y de forma marinera a cada orzada, "Y" finalmente tendrá que dejar de orzar cuando los barcos estén tan cerca que cualquier orzada adicional por parte de Y dará lugar a que B no pueda mantenerse separado. Si Y deja de orzar en ese momento, y B continúa respondiendo para mantenerse separado, ninguno de los barcos infringe una regla.

*Un barco que debe mantenerse separado debe aprovechar inmediatamente cualquier oportunidad para mantenerse separado cuando un barco con derecho de paso altera el rumbo, pero normalmente no tiene que anticipar ningún cambio de rumbo por parte de un barco con derecho de paso.*

## TR CALL A4

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

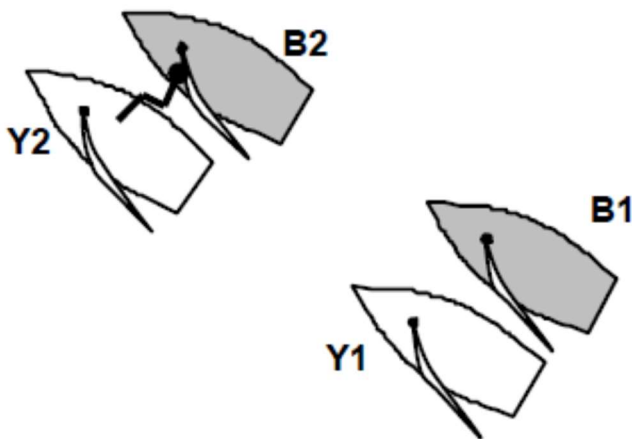
**Regla 43 Exoneración**

**Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros**

**Definición de mantenerse separado**

### **Pregunta**

Y y B son barcos pequeños de vela ligera que navegan a barlovento con un pequeño espacio entre ellos. Una ráfaga golpea los barcos y el tripulante de Y se inclina hacia afuera, tocando la borda de sotavento de B con su cuerpo. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

Se debe penalizar a B según la regla 11. El barco Y no altera el rumbo. Las acciones de Y son coherentes con navegar de forma marinera en las condiciones reinantes, y B no cumple con sus obligaciones de mantener el barco separado.

Si las acciones de Y son incompatibles con una navegación de forma marinera en las condiciones reinantes y tienen la única finalidad de causar un contacto, se debe penalizar a Y de acuerdo con la regla D2.3(g) por una infracción de la deportividad y exonerar a B según la regla 43.1(a).

(Véanse también los casos 73 y 74 de World Sailing).

*Un barco altera el rumbo cuando cambia el rumbo del compás. Inclinarsse, reducir la velocidad y escorar el barco no son cambios de rumbo.*

## TR CALL A5

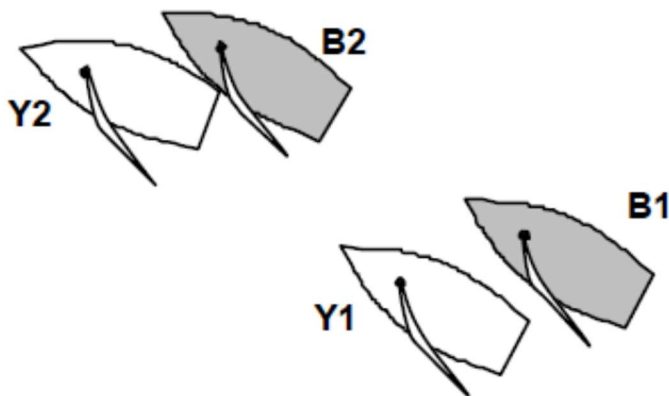
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Definiciones Mantenerse separado**

### **Pregunta**

B e Y navegan en rumbos paralelos con muy poca distancia entre sí. "Y" arriba y su popa golpea a B. El barco "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

Los árbitros deberán tener en cuenta lo cerca que pueden navegar dos barcos en las condiciones reinantes, de modo que el barco de sotavento pueda orzar y arribar sin hacer contacto inmediato con el barco de barlovento, y también cómo los dos barcos llegaron a estar tan cerca.

Caso 1: Cuando B ha tenido la oportunidad de mantenerse separado pero navega tan cerca de Y que cualquier orzada o desvío de "Y" dará lugar inmediatamente a un contacto, B no se está manteniendo separado e infringe la regla 11. Se debe penalizar a B.

Caso 2: Si B no se está manteniendo separado, pero los barcos han llegado a estar tan cerca como resultado de la alteración de rumbo anterior de "Y" a la que B ha respondido rápidamente, y B desde entonces no ha tenido la oportunidad de aumentar

la distancia entre los barcos, entonces "Y" infringe la regla 16.1. Se debe penalizar a Y.

Caso 3: Si B se mantiene separado e Y arriba bruscamente, entonces "Y" no le ha dado espacio a B para mantenerse separado y, por lo tanto, ha infringido la regla 16.1. Se debe penalizar a Y.

## TR CALL A6

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 18.1 Cuándo se aplica la regla 18**

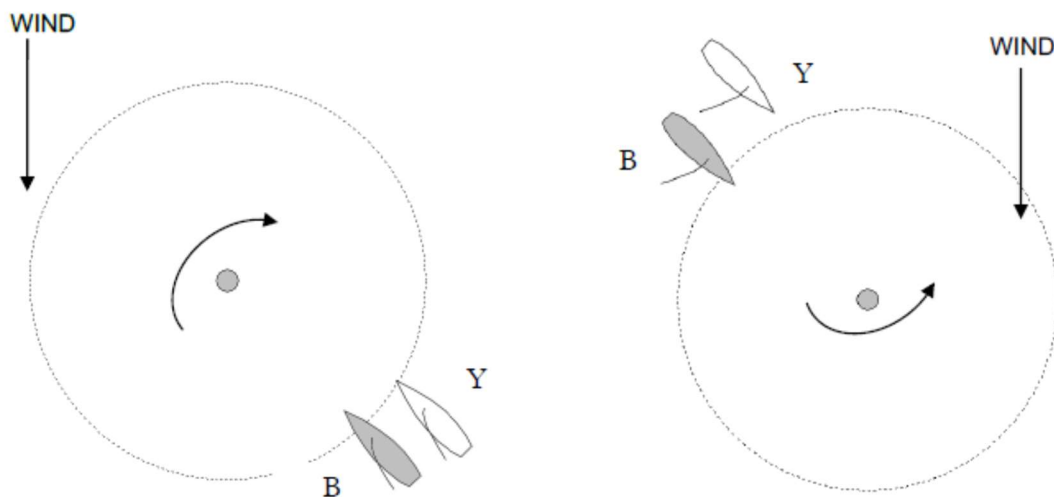
**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 43 Exoneración**

**Definiciones de espacio en baliza, zona**

### **Pregunta 1**

Y y B se acercan a una baliza que deben dejar como indican las flechas. La regla 17 no se aplica a B. ¿Cuál es el último momento en que B puede orzar?



### **Respuesta 1**

La regla 18 comienza a aplicarse cuando cualquier parte del casco de cualquiera de los barcos está en la zona. A partir de este momento, si B orza y después tiene que hacer una arribada para darle espacio en la baliza a Y, en el momento en el que B infringe la regla 18.2, B no infringiría la regla 18.2 si fuera capaz de orzar mientras le da espacio a Y para navegar hasta la baliza como lo exige el párrafo (a) en la definición de espacio en baliza. "Y" está obligado a mantenerse separado según la regla 11. Sin embargo, será exonerado conforme a la regla 43.1(b) si infringe la regla 11 porque B no le da espacio en baliza.

### **Pregunta 2**

Si B tiene que arribar para dar espacio en baliza, ¿cuándo debe hacerlo?



**Respuesta 2**

Se exige que B arribe inmediatamente cuando el primero de los barcos entre en la zona.

## TR CALL B1

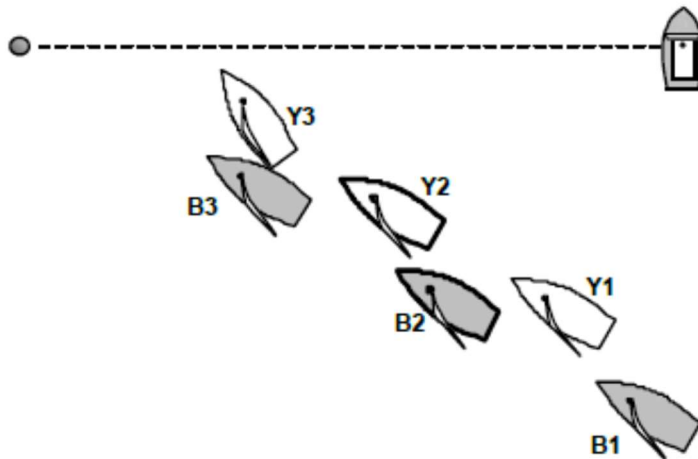
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 15 Adquirir derecho de paso**

**Regla 43 Exoneración**

### Pregunta

Antes de la salida, Y navega lentamente y B establece un compromiso desde libre a popa. En el momento en que se establece el compromiso, "Y" puede mantenerse separado manteniendo su rumbo y acelerando. En cambio, "Y" retrasa su respuesta y luego orza, y su popa golpea a B. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta

Se debe penalizar a Y. Cuando B adquiere su compromiso, inicialmente debe darle espacio a Y para que se mantenga separado. B cumple con sus obligaciones conforme a la regla 15, porque, cuando se establece el compromiso, "Y" puede mantenerse separado manteniendo su rumbo y acelerando u orzando. Sin embargo, cuando Y retrasa su respuesta y luego elige orzar y hay contacto, no se mantiene separado.

"Y" infringe la regla 11.

Cuando un barco que se está manteniendo separado reacciona de manera apropiada y oportuna pero no puede mantenerse separado, el barco con derecho de paso no le está dando espacio y debe ser penalizado por infringir la

regla 15. El otro barco debe ser exonerado según la regla 43.1(b).

Cuando un barco que debe mantenerse separado reacciona lentamente o de una manera inapropiada y por ello no logra mantenerse separado, el barco que debía mantenerse separado debe ser penalizado por no haberse mantenido separado.

*Cuando un barco adquiere el derecho de paso, el otro barco debe tomar las medidas apropiadas de inmediato para tratar de mantenerse separado. Dependiendo de las circunstancias, esta acción puede ser acelerar o virar u otras.*

## TR CALL B2

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

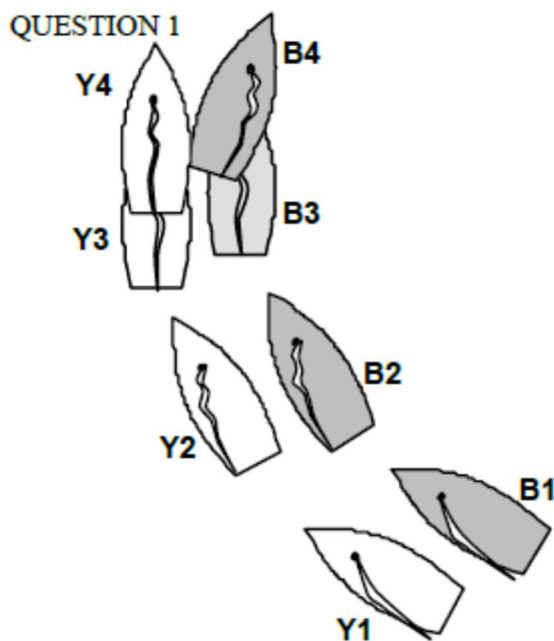
**Regla 13 Virando por avante**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Definiciones Mantenerse separados**

### **Pregunta 1**

Los barcos B e Y están comprometidos y B, el barco de barlovento, se está manteniendo separado. "Y" orza proa al viento, B orza en respuesta, y ambos van proa al viento, uno al lado del otro. B continúa alterando el rumbo y pasa de proa a viento. Como resultado, B causa un contacto con Y. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

Cuando Y orza, si no le da a B espacio para responder y mantenerse separado, se debe penalizar a Y. Si B pudo haberse mantenido separado, pero responde demasiado lento o no lo suficiente, o vira en exceso, entonces B infringe la regla 11 o 13. Se debe penalizar a B.

## TR CALL B2

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

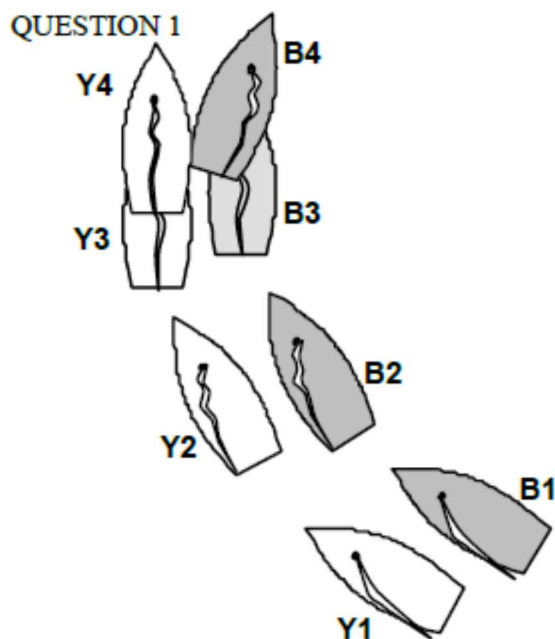
**Regla 13 Virando por avante**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Definición de mantenerse separado**

### **Pregunta 1**

Los barcos B e Y están comprometidos y B, el barco de barlovento, se está manteniendo separado. "Y" orza proa al viento, B responde orzando, y ambos quedan proa al viento, uno al lado del otro. B continúa alterando el rumbo y pasa de proa a viento. Como resultado, B hace contacto con Y. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



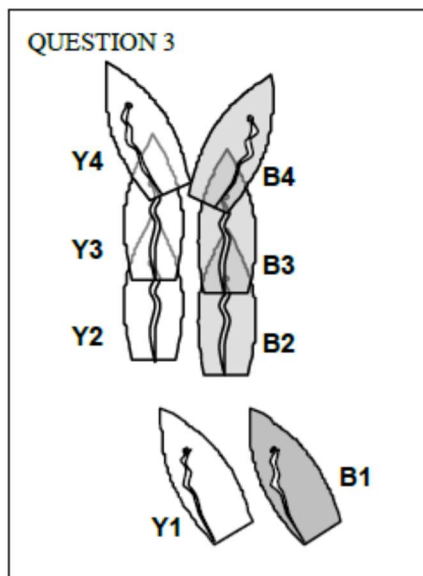
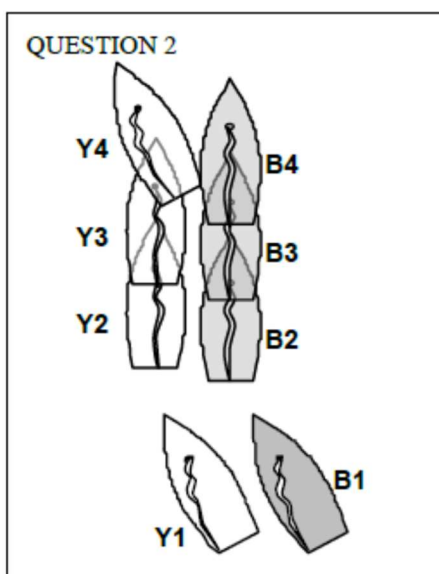
### **Respuesta 1**

Si cuando Y orza no le da a B espacio para responder y mantenerse separado, se debe penalizar a Y.

Si B pudo haberse mantenido separado, pero responde demasiado lento o no lo suficiente, o gira demasiado, entonces B infringe la regla 11 o 13. Se debe penalizar a B.

## Pregunta 2

En circunstancias similares, Y orza sin infringir la regla 16 y B responde. Cuando está proa al viento, B sigue manteniendo esta posición cuando podría haber virado. Un poco más tarde, Y arriba y sus popas hacen contacto. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



## Respuesta 2

Si el cambio de rumbo de "Y" da lugar inmediatamente a un contacto con B, entonces es que B no se ha mantenido separado y ha infringido la regla 11, en cuyo caso se debe penalizar a B.

Si hay una mayor distancia entre ellos, y "Y" arriba bruscamente sin darle espacio a B para que se mantenga separado, entonces es que "Y" ha infringido la regla 16.1, en cuyo caso se debe penalizar a Y.

## Pregunta 3

En circunstancias similares, B se está manteniendo separado pero, cuando llega a proa a viento, sigue manteniendo esta posición por un tiempo. Después B pasa de proa al viento y, un poco más tarde, "Y" se aleja y sus popas hacen contacto. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

## Respuesta 3

Cuando B pasa de proa al viento, los barcos ya no están comprometidos en la misma bordada, por lo que el párrafo (b) de la definición de mantenerse separado ya no se aplica.

Si el contacto hubiera ocurrido aunque "Y" no hubiera arribado, B habría infringido la regla 13, y por lo tanto habría que penalizar a B.

Si el contacto no hubiera ocurrido si "Y" hubiera arribado, "Y" habría infringido la regla 16.1, y por lo tanto habría que penalizar a Y.

## TR CALL B3

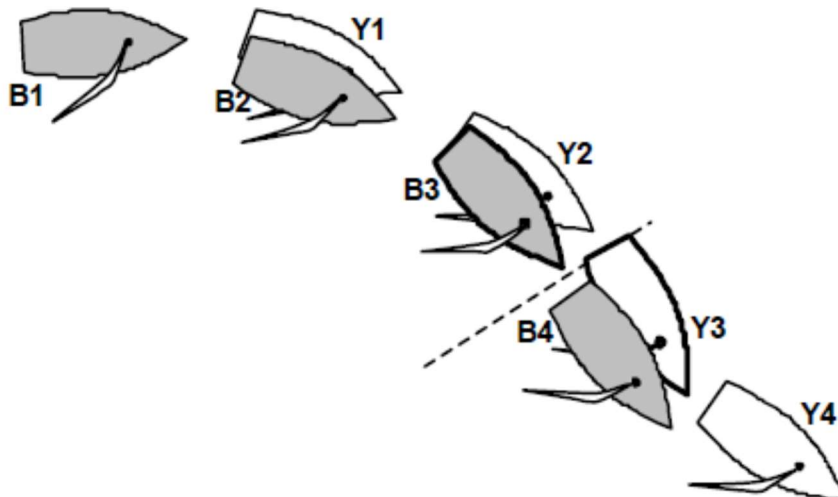
**Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos**

**Regla 15 Adquirir derecho de paso**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

### Pregunta 1

Antes de la salida, tanto B como Y están amurados a babor, con B libre a popa de Y. Cuando Y arriba para trasluchar, B también arriba a un rumbo que se convertirá en rumbo de colisión si "Y" arriba más. En ningún momento de la maniobra se comprometen los barcos. "Y" orza y protesta, ¿cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

No hay penalización. Como barco con derecho de paso, "Y" está obligado a darle a B espacio para mantenerse separado cuando altere su rumbo. B está obligado a mantenerse separado, por lo que no debe impedir que Y navegue en la dirección a la que apunta. En la posición 3, B se mantiene separado, pero sus acciones impiden que "Y" arribe más. Ninguno de los dos barcos infringe una regla.



**Pregunta 2**

Si se establece un compromiso justo después de la posición 3, ¿cambia la situación?

**Respuesta 2**

Justo después de la posición 3, B se convierte en barco con derecho de paso al menos en parte debido a las acciones de Y. Por lo tanto, siempre que mantenga su rumbo, B inicialmente no necesita dar espacio a Y para que se mantenga separado. Mientras Y se mantenga separado, no infringe ninguna regla. No hay penalización.

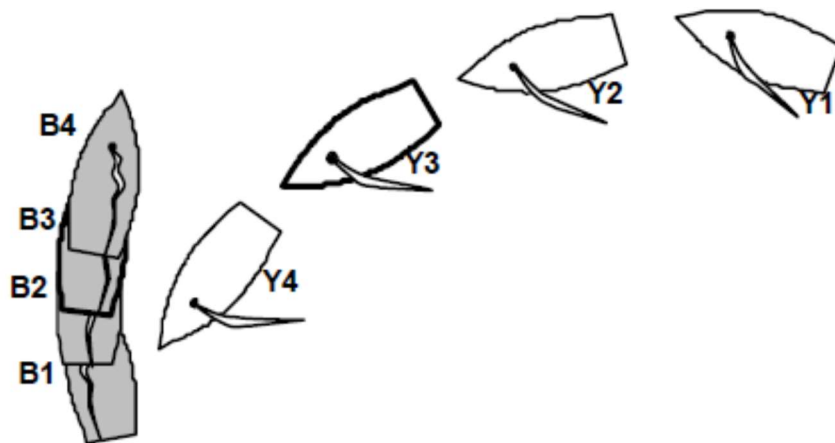
## TR CALL B4

### Regla 13 Virando por adelante

### Regla 16.1 Alterar el rumbo

#### Pregunta 1

B e Y están separados y no van en rumbo de colisión. B intenta virar pero después de pasar de proa al viento pierde el gobierno. Antes de que B esté en un rumbo de ceñida, "Y" arriba hacia un rumbo de colisión con B. B no puede llevar a cabo ninguna acción evasiva que pudiera evitar el contacto si "Y" dejara de arribar. Sin embargo, "Y" no deja de arribar y pasa por la popa de B. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 1

No hay penalización. El cambio de rumbo de Y en la posición 1 le exige que le dé a B espacio para mantenerse separado (regla 16.1). Como B ha perdido el gobierno, no tiene espacio para mantenerse separado si "Y" mantiene su rumbo. "Y" cumple con la regla 16.1 porque arriba más.

#### Pregunta 2

¿Es otra la respuesta si el timonel de B pierde intencionalmente el gobierno y coloca el barco en una situación en la que le será imposible mantenerse separado si "Y" cambia a rumbo de colisión?

#### Respuesta 2

No. Tanto si lo hace deliberadamente como si no, ninguna regla prohíbe a B estar en la posición en la que se

encuentra aquí, ni tampoco le exige que anticipe el cambio de rumbo de "Y".

*Un barco con derecho de paso que altera el rumbo puede cumplir con la regla 16.1 alterando más el rumbo y dando así al otro barco espacio para mantenerse separado. (Ver también la decisión D3).*

**[No hay decisión B5]**

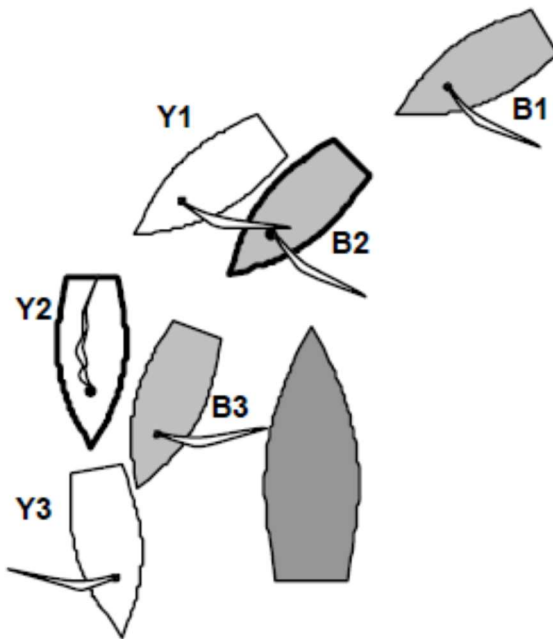
## TR CALL B6

### Regla 10 En bordadas opuestas

### Regla 15 Adquirir derecho de paso

#### Pregunta

Antes de la salida Y y B, navegando de través amurados a estribor, se aproximan a un barco fondeado. Cuando Y llega al barco fondeado, está libre a proa de B. Y pasa a barlovento, arriba junto a aquél y luego traslucha para navegar por detrás de su popa. Muy poco después de la trasluchada de Y, B todavía está a estribor y obtiene un pequeño compromiso interior. B altera el rumbo tratando de evitar el contacto con Y pero hay contacto. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a Y.

Cuando Y traslucha en la posición 2, deja de tener derecho de paso. Por lo tanto, la regla 15 no se aplica. En la posición 3, "Y" no logra mantenerse separado de B e infringe la regla 10.

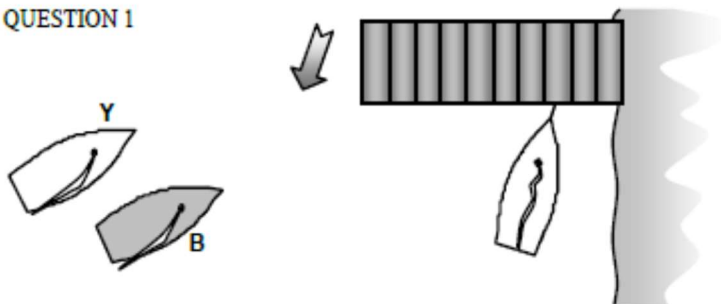
## TR CALL B7

### Regla 20 Espacio para virar por adelante en un obstáculo

#### Pregunta 1

Antes de la salida, B e Y navegan de ceñida hacia un pantalán. B pide espacio para virar e "Y" responde 'No, puedes entrar'. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

QUESTION 1



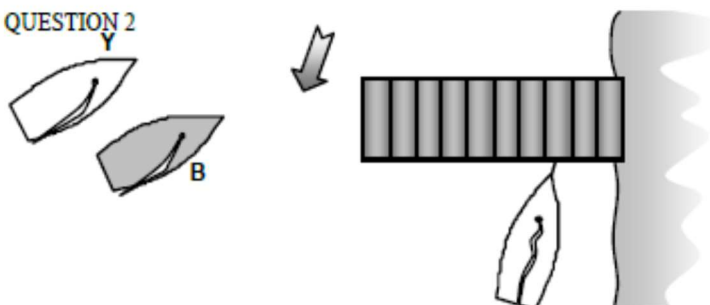
#### Respuesta 1

Se debe penalizar a Y. La regla 20.1 permite a B pedir espacio para virar y evitar la obstrucción. Cuando se le da la voz, "Y" no responde como lo exige la regla 20.2(c).

#### Pregunta 2

La situación es la misma, excepto que B, al orzar ligeramente, puede evitar el pantalán. B pide espacio para virar e "Y" responde 'No, puedes orzar ligeramente'. B hace esto y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

QUESTION 2



#### Respuesta 2

Se debe penalizar a ambos barcos. La regla 20.2(b) requiere que Y actúe en respuesta a la voz dada incluso aunque la voz infrinja la regla 20.1. Al no hacerlo, infringe la regla 20.2(b). Además, debido a que B no necesita hacer una alteración

sustancial de rumbo para evitar el pantalán, B infringe la regla 20.1(a) por haber pedido espacio para virar.

Si, en vez de eso, "Y" vira y protesta, entonces B infringe la regla 20.1 (a) e Y no infringe ninguna regla.

*Un barco llamado de acuerdo con la regla 20.1 debe actuar como si la voz fuera válida incluso si cree que no es válida. Si no lo hace, infringe la regla 20.2 (b).*

*Un barco que llama de acuerdo con la regla 20.1 cuando no tiene derecho a hacerlo, infringe la regla 20.1.*

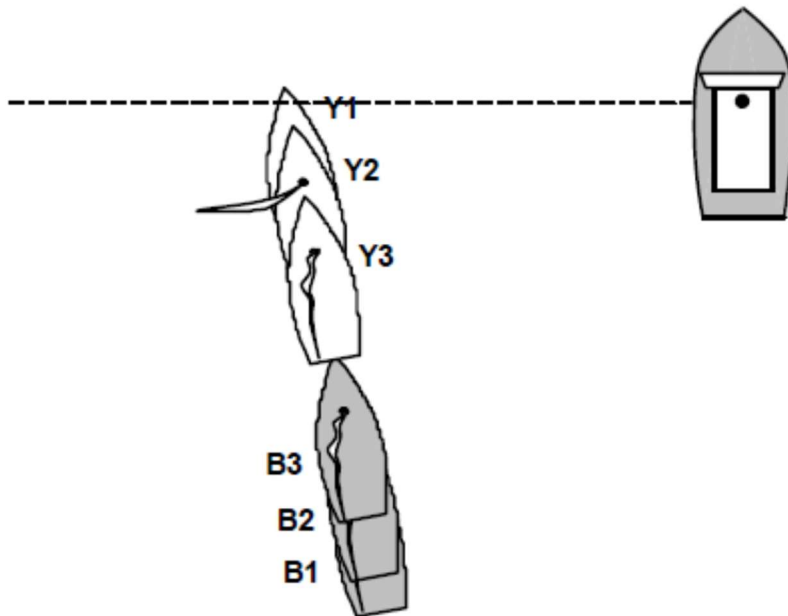
**[No hay decisión B8]**

## TR CALL B9

### Regla 21.3 Navegar hacia atrás

#### **Pregunta**

Poco antes de la salida, B e Y navegan muy lentamente hacia adelante, con "Y" media eslora por delante de B. Y corre el peligro de cruzar la línea de salida antes de la salida y acuartela brevemente su vela mayor. Esto hace que navegue hacia atrás hacia B. Luego deja de colocar su vela a la contra pero continúa moviéndose hacia atrás hacia B. B mantiene su posición y hay contacto. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### **Respuesta**

Se debe penalizar a Y.

La regla 21.3 exige que un barco que se esté moviendo hacia atrás por haber colocado una vela a la contra debe mantenerse separado de uno que no lo haya hecho. Aunque "Y" ya no está acuartelando su vela, se está moviendo hacia atrás porque había colocado su vela a la contra y todavía está sujeto a la regla 21.3. "Y" no se mantiene separado e infringe la regla 21.3.

*Un barco 'se desplaza hacia atrás con una vela a la contra' y, por lo tanto, está sujeto a la regla 21.3 si se está moviendo hacia popa con respecto al agua, e inició o ayudó a su movimiento hacia popa acuartelando su vela. Si deja de colocar su vela a la contra, pero se sigue moviendo hacia atrás, todavía está sujeto a la regla.*



## TR CALL C1

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

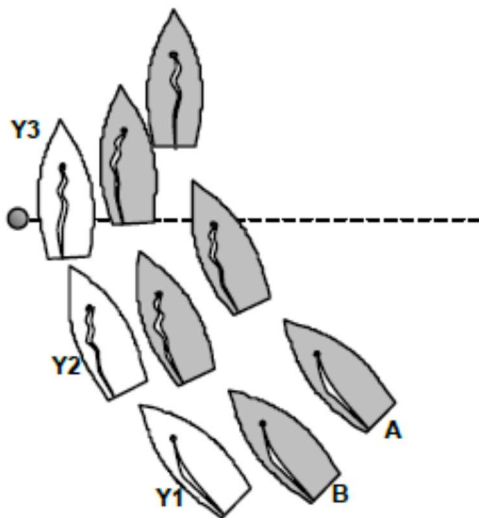
**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

**Preámbulo de la Sección C de la Parte 2, cuándo no se aplican las reglas**

### Pregunta

Antes de la señal de salida, "Y" establece un compromiso desde libre a popa por sotavento de B y A. Después de la salida, Y orza más al viento que un rumbo de ceñida para pasar la baliza de sotavento de salida. B orza inmediatamente para tratar de mantenerse separado, pero hace contacto con su compañero A, que también está tratando de mantenerse separado. A protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta

La regla 18 no se aplica en una baliza de salida cuando los barcos se acercan a ella para salir (Preámbulo de la Sección C de la Parte 2). Debido a que "Y" establece un compromiso desde libre a popa dentro de dos de las esloras de su casco, no puede navegar más al viento que su rumbo debido después de la señal de salida.

(Un barco no tiene rumbo debido antes de la señal de salida).  
En este caso, el rumbo debido de "Y" es orzar para pasar la

baliza. Siempre que "Y" cumpla con la regla 16.1 cuando orza, "Y" no infringe ninguna regla.

La regla 16.1 requiere que, cuando Y cambie de rumbo, dé a B y A espacio para mantenerse separados. Si A se mantenía separado de B, pero ahora no puede hacerlo debido a la orzada de B para mantenerse alejado de Y, entonces la alteración de rumbo de Y infringe la regla 16.1. Se debe penalizar a Y.

Sin embargo, si A está tan cerca de B que no se mantiene separado cuando Y comienza a orzar, o si A responde tarde o no lo suficiente cuando B cambia de rumbo para mantenerse separado de Y, entonces A no se mantiene alejado e infringe la regla 11. Se debe penalizar a A.

*Cuando un barco con derecho de paso sujeto a la regla 16.1 cambia de rumbo, debe dar a cualquier otro barco afectado por este cambio de rumbo espacio para mantenerse separado.*

## TR CALL C2

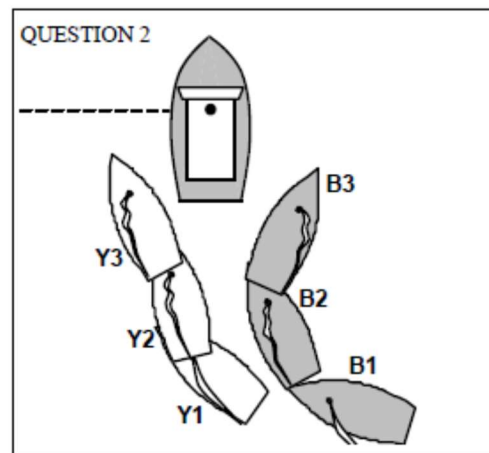
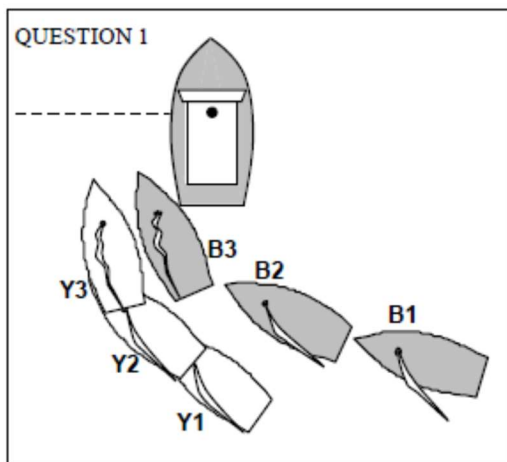
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Preámbulo de la Sección C de la Parte 2, cuándo no se aplican las reglas**

### Pregunta 1

"Y" y B se están acercando a la línea de salida para salir con "Y" libre a proa y a sotavento de B. B establece un compromiso a barlovento entre "Y" y el barco del comité. En la posición 3 "Y" orza, gritando "No hay espacio". B responde a la orzada y, al hacerlo, hace contacto con el barco del comité. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

El Preámbulo de la Sección C de la Parte 2 establece que no se aplican ni la regla 18 ni la regla 19 cuando los barcos se acercan a una baliza de salida para salir. Por lo tanto, no se exige que "Y" le dé espacio a B para pasar el barco del comité. Sin embargo, la regla 16.1 exige que "Y" le dé a B espacio para mantenerse separado cuando cambie de rumbo. Cuando "Y" altera el rumbo después de la posición 2, no le da espacio a B para mantenerse separado. Se debe penalizar a Y.

**Pregunta 2**

Si la alteración del rumbo de Y ocurre después de la posición 1 y, como resultado, B pasa por el lado equivocado del barco del comité, ¿cuál debería ser la decisión?

**Respuesta 2**

Siempre que reaccione inmediatamente, B aún puede mantenerse separado pasando por el lado equivocado del barco del comité. Y, por tanto, no infringe la regla 16.1. No hay penalización.

Si B no responde rápidamente a la orzada y luego no se mantiene separado, infringe la regla 11. Se debe penalizar a B.

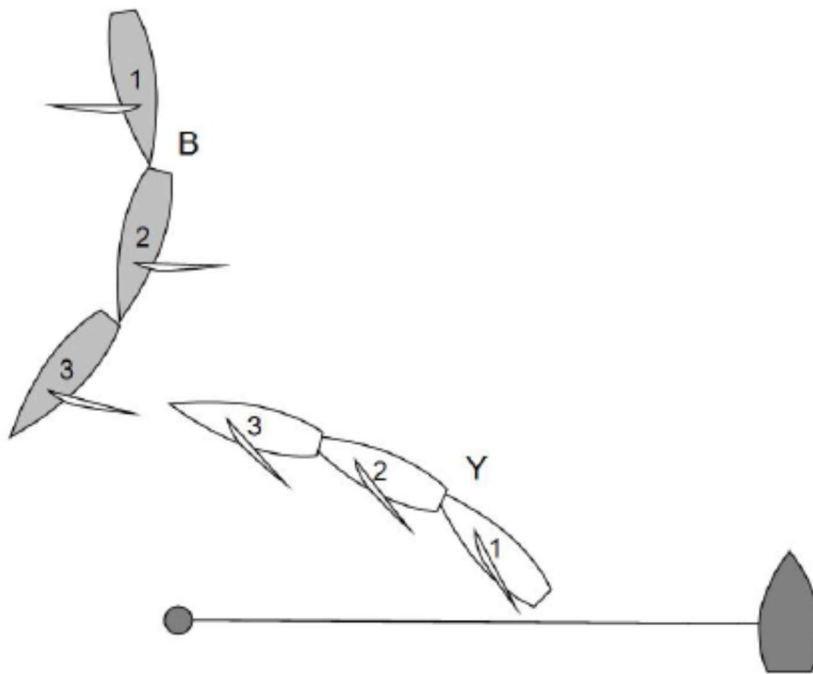
## TR CALL C3

### Regla 21.1 Errores en la salida

### Regla 23.2 Interferir con otro barco

#### Pregunta

Después de la salida, B navega amurado a babor hacia el lado de presalida de la línea de salida sin haber salido. "Y" ha salido correctamente y arriba por debajo de su rumbo debido hacia un rumbo de colisión con B. B traslucha y se mantiene separado de "Y". B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a Y. En la posición 1, B se mantiene separado de Y como lo exige la regla 21.1. Cuando "Y" arriba después de la posición 1, infringe la regla 23.2 ya que ya no está navegando en su rumbo debido e interfiere con B, un barco sujeto a la regla 21.1.

*Después de la señal de salida, si un barco está navegando hacia el lado de presalida de la línea de salida, los árbitros utilizarán el principio del 'último punto de certeza' y decidirán*

*que el barco no ha salido, a menos que estén seguros de que ha salido.*



## TR CALL C4

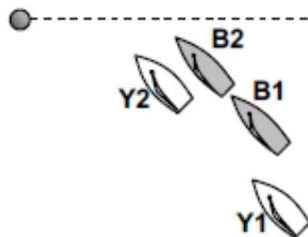
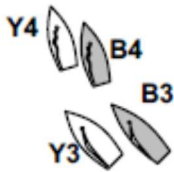
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

### **Pregunta 1**

Antes de la señal de salida, "Y" establece un compromiso por sotavento de B desde libre a popa. Después de la señal de salida, ambos barcos continúan amurados a estribor, y en todo momento B se mantiene separado. Aproximadamente un minuto después de salir, "Y" empieza a avanzar, aunque los barcos todavía están comprometidos. "Y" escora a barlovento y orza más al viento que un rumbo de ceñida. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

Se debe penalizar a Y. "Y" estableció su compromiso desde libre a popa y, por lo tanto, infringe la regla 17 al navegar más al viento que un rumbo de ceñida después de la señal de salida. Sin embargo, si Y escora a barlovento para reducir la velocidad de B, sin cambiar de rumbo, no infringe ninguna regla.



**Pregunta 2**

Como consecuencia de la orzada de Y, los barcos hacen contacto. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

**Respuesta 2**

Si B pudo haber respondido a la orzada y mantenerse separado, pero no respondió o no respondió lo suficiente, infringe la regla 11 e "Y" infringe la regla 17. Se debe penalizar a ambos.

Si B responde a la orzada pero no puede evitar el contacto, entonces la orzada de Y infringe tanto la regla 16.1 como la regla 17. Se debe penalizar sólo a Y.



## TR CALL D1

**Regla 10 En bordadas opuestas**

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

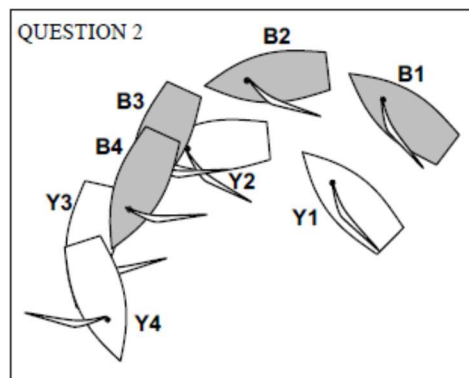
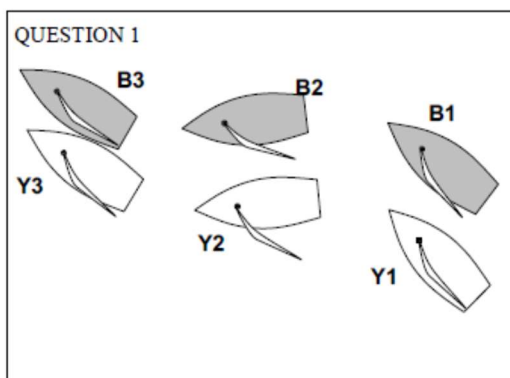
**Regla 15 Adquirir derecho de paso**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Definiciones Mantenerse separado**

### Pregunta 1

Y y B están ciñendo amurados a estribor, comprometidos con  $\frac{1}{4}$  de eslora entre ellos. "Y" arriba para darse espacio para virar detrás de B, pero B arriba a un rumbo paralelo para evitar que "Y" vire. "Y" orza; B responde rápidamente, pero hay contacto. Y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

En la posición 2, "Y" es el barco con derecho de paso y B se mantiene separado de él. La regla 16.1 exige que "Y" le dé a B espacio para mantenerse separado cuando altere el rumbo. "Y" no da espacio a B cuando orza. Se debe penalizar a Y.

### Pregunta 2

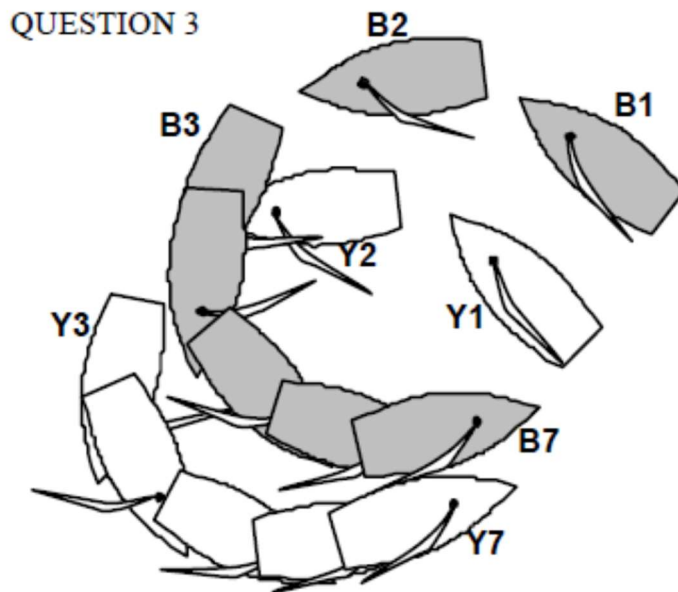
Y y B están ciñendo amurados a estribor. "Y" arriba para trasluchar, y B también arriba. En la posición 3, "Y" está libre a proa. Cuando "Y" traslucha para quedarse a babor, B mantiene su rumbo y hay contacto. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

### Respuesta 2

Y deja de ser el barco con derecho de paso cuando traslucha, por lo que B no está sujeto a la regla 15. "Y" infringe la regla 10. Se debe penalizar a Y.

### Pregunta 3

Es la misma situación que la Pregunta 2, excepto que "Y" es capaz de trasluchar y mantenerse separado de B. B elige trasluchar y luego orza bruscamente para virar por dentro de Y. Debido a que "Y" (ahora barco a sotavento amurado a babor) también orza, hay contacto. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 3

Cuando B traslucha, se convierte en un barco que debe mantenerse separado. La regla 15 no se aplica ya que B dejó de ser el barco con derecho de paso. Sin embargo, la regla 16.1 ahora se aplica si "Y" altera el rumbo. Al alterar el rumbo sin darle espacio a B para mantenerse separado, "Y" infringe la regla 16.1. Penalizar a Y.

Si "Y" dejara de alterar el rumbo en el momento en que B traslucha y aun así hubiera contacto (o si "Y" altera el rumbo pero claramente habría habido contacto aunque no lo hubiera hecho), entonces B infringe la regla 11.

## TR CALL D2

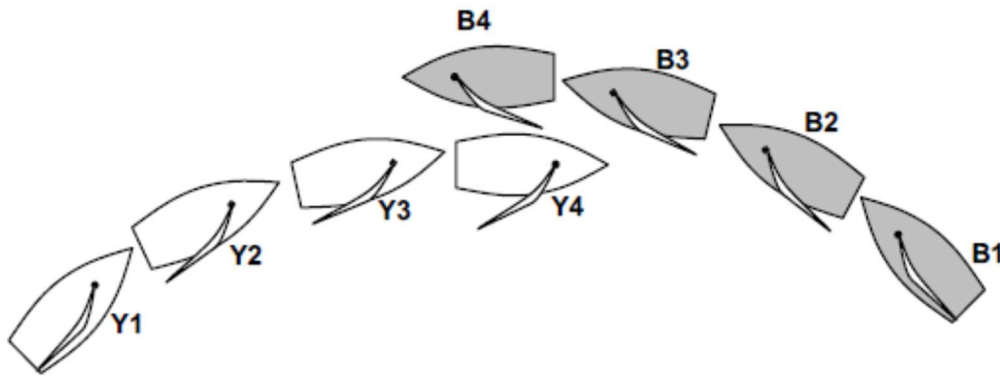
### Regla 10 En bordadas opuestas

### Regla 16.2 Alterar el rumbo

### Definiciones Mantenerse separado

#### Pregunta

En un tramo de barlovento con vientos suaves, B a estribor e Y a babor están en rumbos convergentes. Aproximadamente a tres esloras de B, "Y" arriba para evitar a B. Luego B arriba, de modo que los barcos permanecen en rumbo de colisión. Tanto Y como B continúan arribando, hasta que finalmente se quedan con el viento de través. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a B. En una ceñida a barlovento, la regla 16.2 prohíbe que un barco amurado a estribor arribe si eso provoca que un barco amurado a babor que se esté manteniendo separado navegando para pasar por sotavento de él tenga que alterar el rumbo inmediatamente para continuar manteniéndose separado.

Cuando Y comienza a arribar, comienza a navegar para pasar por sotavento de B, aunque su rumbo todavía está más al viento que el necesario para pasar por la popa de B. Cuando B altera el rumbo entre la posición 1 y 2, "Y" no tiene que hacer un cambio de rumbo inmediato, por lo que no se infringe ninguna regla.

Cuando B altera el rumbo entre las posiciones 2 y 3, "Y" debe alterar el rumbo inmediatamente para continuar manteniéndose separado y B infringe la regla 16.2.

*La expresión 'navegando para pasar por sotavento' de la regla 16.2 se refiere a todas las acciones en general del barco amurado a babor que claramente intenta pasar por sotavento del barco amurado a estribor, y no necesariamente al rumbo al que se dirige o el rumbo al que está navegando en un momento dado.*

*Cuando el viento sea más fuerte o los barcos se muevan más rápido, si B realiza una maniobra similar, infringirá la regla 16.2 cuando esté más lejos de "Y".*

***[Como consecuencia del cambio de la regla 16.2, se eliminan la pregunta y respuesta 2 de esta decisión]***

## TR CALL D3

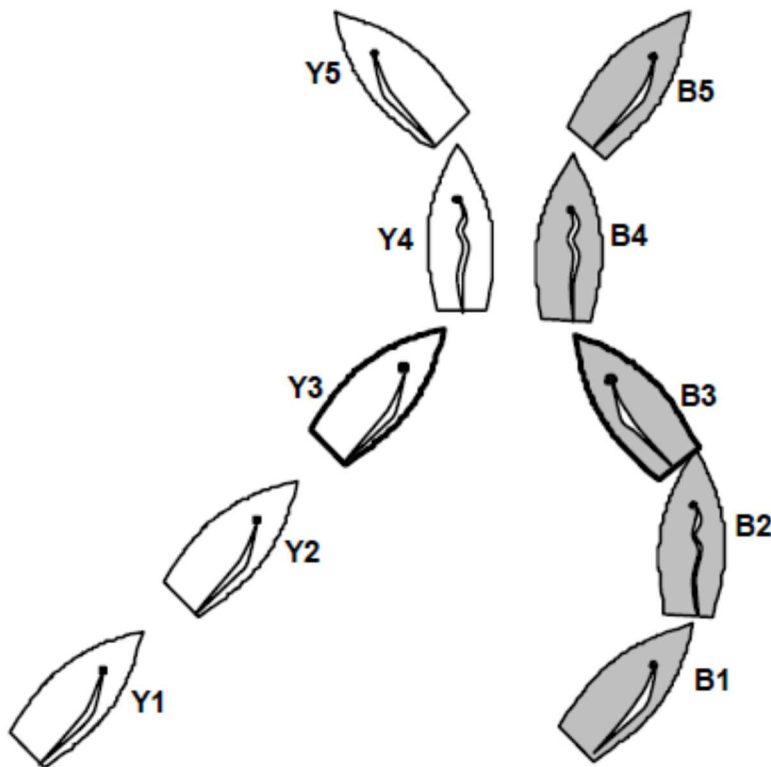
**Regla 10 En bordadas opuestas**

**Regla 13 Virando por avante**

**Regla 15 Adquirir derecho de paso**

### **Pregunta**

Y y B navegan a babor en un tramo a barlovento. B vira a estribor cerca de "Y". Cuando B completa su virada a estribor, ambos barcos tienen que orzar y virar inmediatamente para evitar el contacto. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

No hay penalización. Ninguno de los dos barcos infringe una regla. En la posición 3, B adquiere el derecho de paso debido a sus propias acciones e inicialmente debe darle espacio a Y para que se mantenga separado. Al virar de nuevo a babor, le da a "Y" espacio para que se mantenga separado.

Si "Y" tiene que realizar una acción evasiva antes de que B complete su virada, B infringe la regla 13.

Cuando B completa su virada, si los barcos están tan cerca que "Y" no es capaz de mantenerse separado o si "Y" tiene que virar de una forma no marinera, entonces B infringe la regla 15.

*Un barco que adquiera el derecho de paso puede cumplir con la regla 15 alterando el rumbo por sí mismo. Este principio se aplica a cualquier tramo del recorrido.*



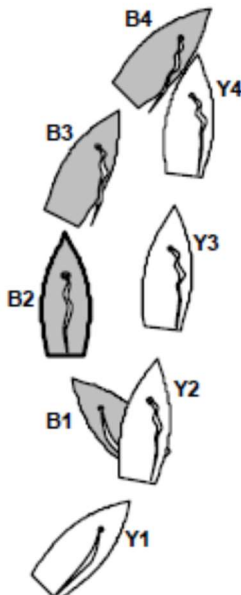
## TR CALL D4

### Regla 13 Virando por adelante

### Regla 16.1 Alterar el rumbo

#### Pregunta 1

En un tramo a barlovento B, amurado a estribor, cruza por delante de "Y", amurado a babor. Cuando Y pasa por la popa de B, B orza y vira para quedarse a babor. Mientras tanto, después de navegar por detrás de B y mientras B todavía está a estribor, "Y" orza más al viento que un rumbo de ceñida y escora a barlovento para dificultar que B complete su virada sin hacer contacto con Y. Hay contacto, y B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 1

Se debe penalizar a B. Después de que en la posición 2 B deja de ser barco con derecho de paso, la regla 15 no se aplica. "Y" establece un compromiso por sotavento instantáneamente o mientras B está sujeto a la regla 13, por lo que la regla 17 no se aplica. Como "Y" no altera el rumbo después de la posición 2, la regla 16.1 no se aplica. B infringe la regla 13.

**Pregunta 2**

Si Y orza después de que B pasa de proa al viento y, como consecuencia, hay contacto, ¿la respuesta seguiría siendo la misma?

**Respuesta 2**

Depende. Después de que B pasa de proa al viento, la regla 16.1 se aplica a Y cuando altera el rumbo. Si Y le da a B espacio para que se mantenga separado, pero ocurre un contacto, B infringe la regla 13. Se debe penalizar a B.

Si "Y" orza sin darle espacio a B para que se mantenga separado incluso aunque B inmediatamente invierta la virada, "Y" infringe la regla 16.1. Se debe penalizar a Y.

## TR CALL D5

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

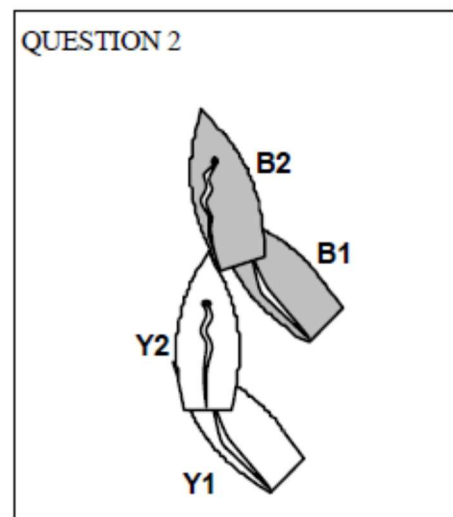
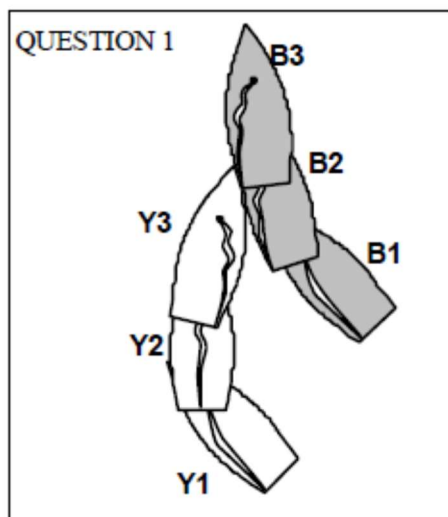
**Regla 13 Virando por avante**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

### Pregunta 1

Dos barcos, B e Y, están en una ceñida, manteniendo un duelo de viradas. Ambos están amurados a estribor e Y está sujeto a la regla 17. "Y" orza para virar por la popa de B, cosa que podría hacer si B no alterase el rumbo. Tan pronto como Y comienza a orzar, B también orza. "Y" pasa de proa al viento y hace contacto con la aleta de B. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

Hasta que Y pase de proa al viento, la única obligación de B es mantenerse separado. "Y" está sujeto a la regla 17 y sólo puede navegar más al viento que su rumbo debido si navega rápidamente a popa de B.

Tan pronto como "Y" pasa de proa al viento, B se convierte en barco con derecho de paso y cualquier cambio de rumbo a partir de este momento debe cumplir con la regla 16.1. Si el contacto es causado por el cambio de rumbo de B después de la posición 2, B infringe las reglas 16.1. Se debe penalizar a B.

Si el contacto hubiera ocurrido incluso aunque B hubiera mantenido su rumbo entre la posición 2 y 3, "Y" infringe las reglas 17 y 13. Se debe penalizar a Y.

### **Pregunta 2**

¿Sería diferente la respuesta si el contacto ocurriese antes de que Y llegue a proa a viento?

### **Respuesta 2**

"Y" infringe la regla 17.

Además, si B es capaz de responder al cambio de rumbo de Y, pero no lo hace y no se mantiene separado, infringe la regla 11. Se debe penalizar a ambos barcos.

Sin embargo, si la alteración de rumbo de Y no le da espacio a B para mantenerse separado, entonces "Y" también infringe la regla 16.1. Se debe penalizar sólo a Y.

*Un barco navega 'por detrás del otro barco' (regla de referencia 17) si, mientras navega en cualquier bordada, se queda completamente detrás de una línea perpendicular al punto más a popa del casco y equipo del otro.*

## TR CALL D6

**Regla 10 En bordadas opuestas**

**Regla 15 Adquirir derecho de paso**

**Regla 19 Espacio para pasar un obstáculo**

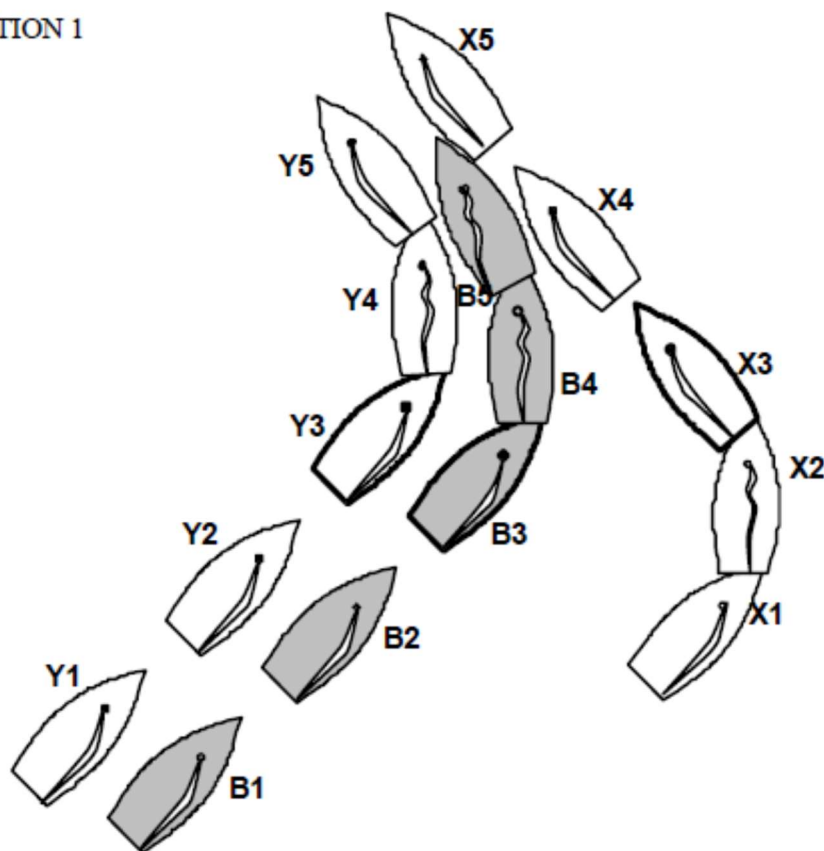
**Regla 20 Espacio para virar por adelante en un obstáculo**

**Regla 43 Exoneración**

### Pregunta 1

En una ceñida a barlovento, X está amurado a babor, por delante y a sotavento del contrario B y de su compañero de equipo Y. X vira a estribor. En la posición 3, su virada está completa y B pide espacio para virar. "Y" vira lo antes posible, pero no hay espacio para que B vire entre X e Y. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

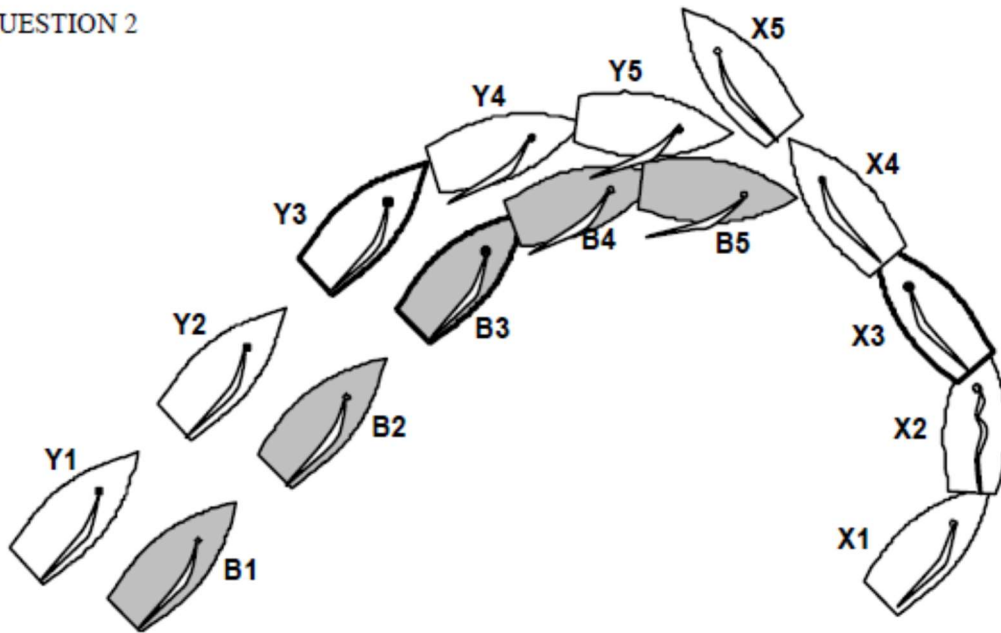
QUESTION 1



## Pregunta 2

Las circunstancias son las mismas, excepto que en la posición 3, B arriba para pasar por la popa de X. "Y" también arriba para pasar a popa pero no hay espacio suficiente y hace contacto con X y B. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

QUESTION 2



### Respuesta a las preguntas 1 y 2

Si X completa su virada tan cerca de B e Y que ninguno de ellos puede mantenerse separado virando, ni ninguno de ellos puede mantenerse separado arribando para pasar por detrás de X, entonces X infringe la regla 15 porque adquiere el derecho de paso. Se debe penalizar a X.

Si B e Y hubieran podido mantenerse separados si hubieran virado pero B ha elegido arribar por la popa de X y no hay espacio suficiente para Y, entonces B ha infringido la regla 19.2(b), se debe penalizar a B. "Y" queda exonerado de conformidad con la regla 43.1(b) por infringir las reglas 10 y 11 porque navegaba dentro del espacio al que tenía derecho según la regla 19.

Si B e Y hubieran podido mantenerse separados si hubieran arribado pero B ha elegido pedir espacio para virar e Y responde lo antes posible a la voz (a la llamada) pero aun así hay contacto entre los barcos, entonces B infringe la regla

20.2(a) al no haberlo hecho por no haberle dado tiempo a Y para que respondiera a su llamada. Se debe penalizar a B.

*Si, cuando un barco adquiere el derecho de paso obliga a otro barco a infringir una regla mientras se está manteniendo separado, no le ha dado a ese otro barco espacio para mantenerse separado y, por lo tanto, infringe la regla 15.*

## TR CALL D7

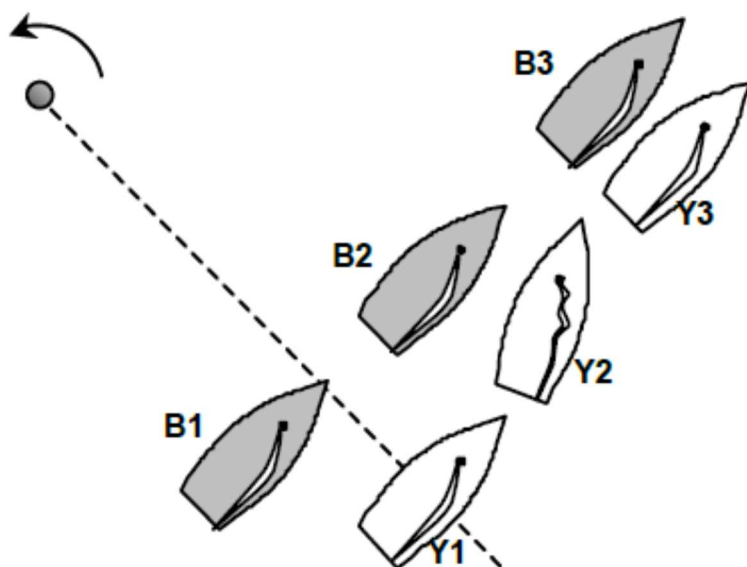
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

### **Pregunta 1**

B e Y, ciñendo amurados a babor, se aproximan al layline de estribor cerca de la baliza de barlovento. "Y" está sujeto a la regla 17. Ambos barcos navegan más allá del layline y claramente sobrepasan la baliza. "Y" orza y luego se ve obligado a arribar para evitar el contacto con B, que ha mantenido su rumbo. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

Se debe penalizar a B. Cuando "Y" orza, está claro que su rumbo debido es orzar para virar hacia la baliza. "Y" le da a B espacio para mantenerse separado como se lo exige la regla 16.1. Entonces "Y" no puede navegar en su nuevo rumbo sin la necesidad de tomar medidas para evitarlo. B no se mantiene separado e infringe la regla 11.



**Pregunta 2**

¿Cuál debería ser la decisión si debido a vientos cambiantes o marejada o ambos no está claro si los barcos están sobrepasando la baliza o no?

**Respuesta 2**

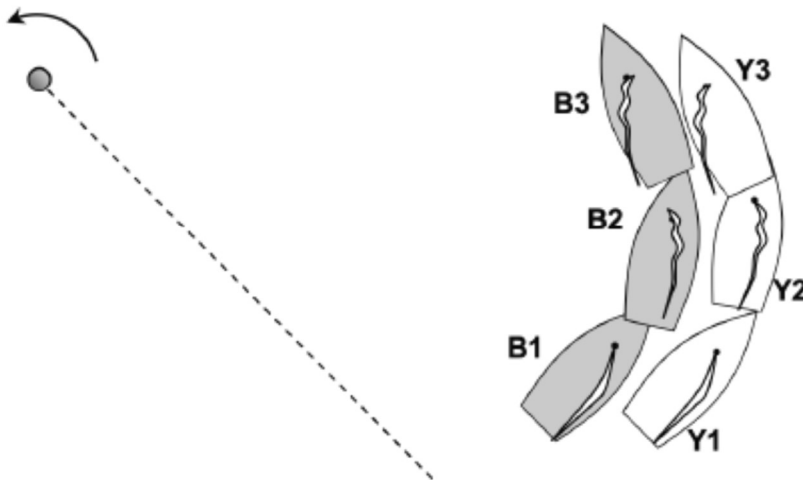
Se debe penalizar a ambos. Todavía no está claro que el único rumbo debido de "Y" sea en el otro rumbo. "Y" infringe la regla 17 cuando navega más al viento que su rumbo debido (ceñida) sin navegar inmediatamente por la popa de B. Si B pudo haber respondido a la orzada y mantenerse separado, pero no respondió o no respondió lo suficiente, infringe la regla 11.

## TR CALL D8

### Regla 13 Virando por avante

#### Pregunta 1

B e Y navegan a babor y B hace que Y navegue más allá del layline hasta la baliza de barlovento para permitir que sus compañeros de equipo le alcancen. Finalmente, B comienza a virar e Y hace lo mismo, de modo que ambos se encuentran entre proa a viento y ceñida a estribor al mismo tiempo. Antes de llegar a la ceñida a estribor, B pone su aparejo en posición vertical y golpea el aparejo de "Y". B protesta, ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 1

Se debe penalizar a B. Debido a que ambos barcos están sujetos a la regla 13, B debe mantenerse separado de Y.

#### Pregunta 2

¿La respuesta sería la misma si los barcos estuvieran más lejos de la baliza?

#### Respuesta 2

Sí.

**[No hay decisión D9]**



## TR CALL D10

**Regla 10 En bordadas opuestas**

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

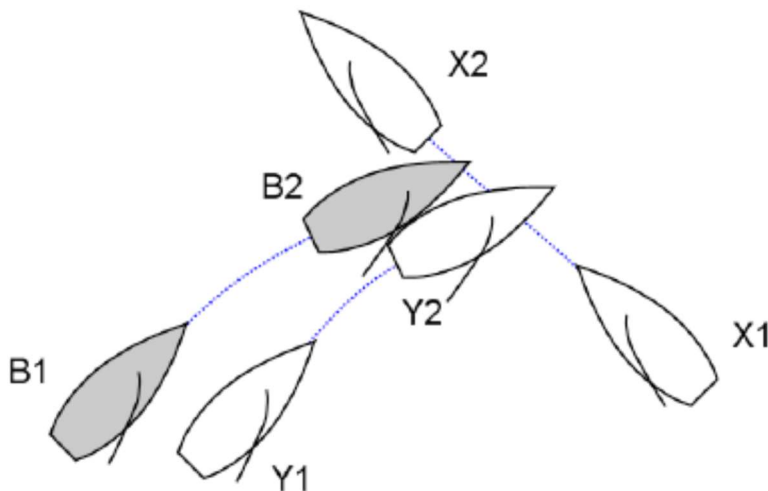
**Regla 19 Espacio para pasar un obstáculo**

**Regla 43 Exoneración**

**Definiciones Obtáculo**

### **Pregunta 1**

B e Y están comprometidos amurados a babor acercándose a X, que está amurado a estribor. "Y" navega para pasar por la popa de X; B intenta navegar entre X e Y pero no hay suficiente espacio y hace contacto con Y. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

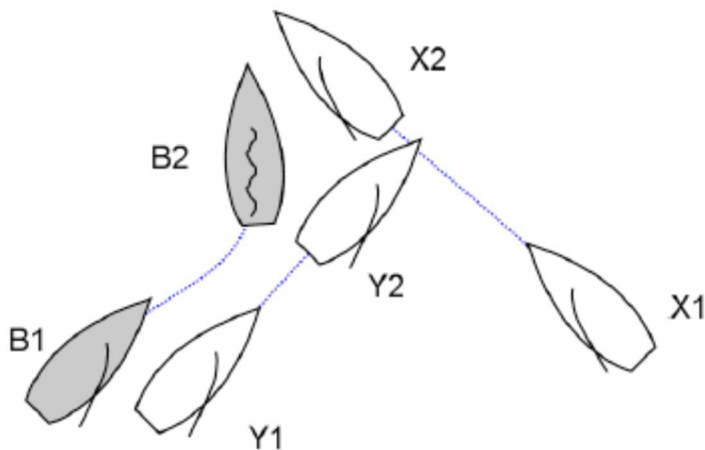
Debido a que tanto B como Y deben mantenerse separados de X, X es un obstáculo y se aplica la regla 19. La regla 19.2(b) exige que el barco exterior dé espacio al barco interior entre él y el obstáculo. Se debe penalizar a Y ya que no da espacio.

Las Reglas 10 y 11 también se aplican y exigen que B se mantenga separado de X e Y. Sin embargo, B está exonerado según la regla 43.1(b) por infringir cualquiera de las reglas porque está navegando dentro del espacio al que tiene

derecho y que debía darle "Y", y su incumplimiento es una consecuencia de que Y no le dio ese espacio.

### **Pregunta 2**

La situación es la misma, excepto que en la posición 1 el barco "Y" grita "No hay espacio". B vira y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 2**

En este caso, está claro para B que Y no va a dar espacio. B cumple con las reglas 11 y 14 al virar.

Y y B se comprometen cuando están en el obstáculo y la regla 19.2(b) exige que "Y" le dé espacio a B entre él y el obstáculo. Se debe penalizar a "Y" porque no da espacio.

## TR CALL E1

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos**

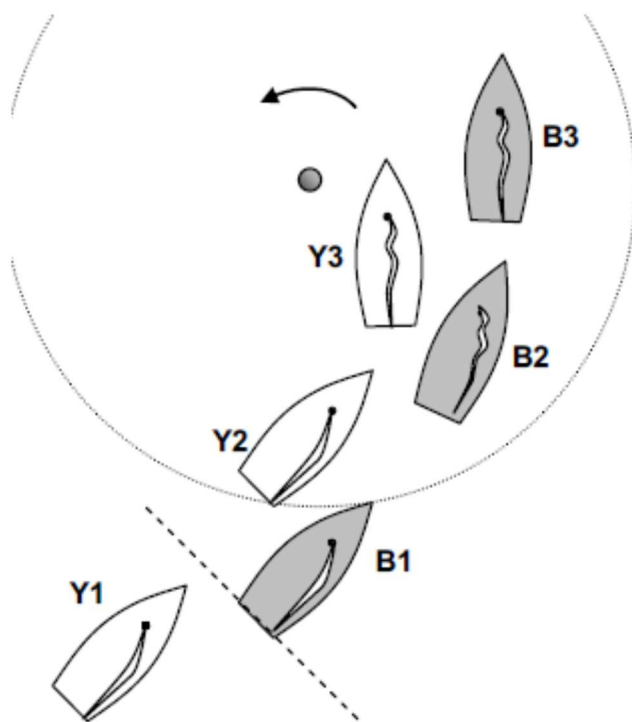
**Regla 13 Virando por adelante**

**Regla 18.1 Cuándo se aplica la regla 18**

**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

### Pregunta

Y y B están ciñendo amurados a babor cuando B alcanza la zona de una baliza de barlovento que hay que dejar por babor. B está libre a proa de Y. B orza para virar y rodear la baliza, pero la presencia de Y impide que B vire y B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta

No hay penalización

B está libre a proa cuando llega a la zona, e Y debe darle espacio en baliza conforme a la regla 18.2(b). Y también debe mantenerse separado conforme a la regla 12. Mientras que Y esté comprometido por el interior de B, debe

mantenerse separado conforme a la regla 11 y también debe darle espacio a B para navegar en su rumbo debido bajo la regla 18.2 (c) (2), lo cual hace.

Sin embargo, el espacio en baliza no incluye el espacio para que B vire. Ver la definición de espacio en baliza. Si pasa de proa al viento, su derecho a espacio en baliza cesará como se establece en la regla 18.2(d). Simultáneamente, los barcos estarán en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento y la regla 18 dejará de aplicarse como se establece en la regla 18.1(a). Entonces, B deberá mantenerse separado conforme a la regla 13.

## TR CALL E2

**Regla 13 Virando por avante**

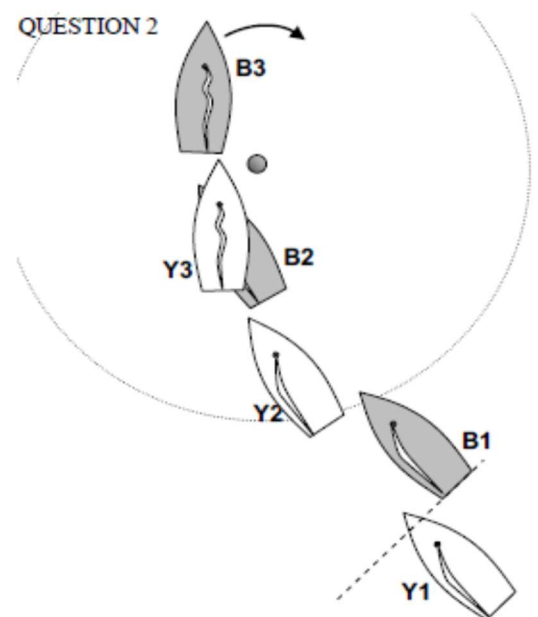
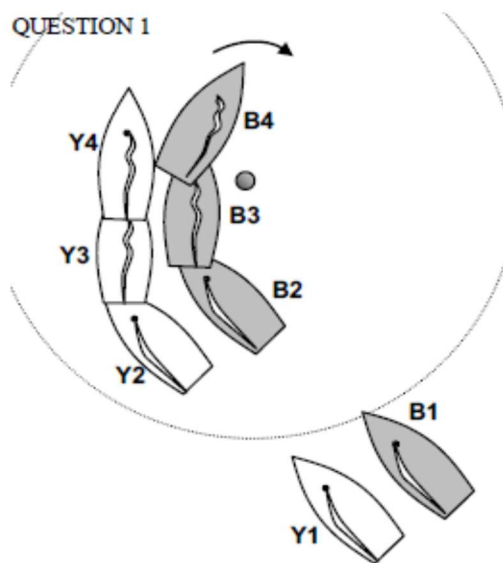
**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 43 Exoneración**

**Definiciones Espacio en baliza**

### **Pregunta 1**

Al acercarse a una baliza de barlovento que hay que dejar por estribor amurados a estribor, B e Y se comprometen y igualados en la zona. "Y" le da a B suficiente espacio para orzar proa al viento, pero cuando B comienza a virar, su popa se balancea y golpea a "Y". "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

Se debe penalizar a Y.

Y es el barco exterior con derecho de paso cuando B llega a la zona, y debe dar espacio en baliza a B. El espacio en baliza incluye el espacio para rodear la baliza según sea necesario para navegar el recorrido. La definición de espacio en baliza también da a B derecho a espacio para virar porque, en el momento en que su rumbo es virar, está comprometido por



barlovento y por el interior del barco obligado a darle espacio en baliza. El barco "Y" no da a B espacio en baliza e infringe la regla 18.2(b). B está exonerado de conformidad con la regla 43.1(b) de haber infringido la regla 13.

### **Pregunta 2**

En la misma baliza, Y y B se comprometen amurados a estribor en la zona, con Y por detrás. El barco "Y" rápidamente se pone libre a popa, pero luego cambia de rumbo para estar directamente detrás de B. Cuando la popa de B llega a la altura de la baliza, El barco "Y" grita 'No vires' e impide que B vire alrededor de la baliza. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

### **Respuesta 2**

No hay penalización.

El barco "Y" es el barco comprometido exterior cuando B alcanza la zona, y le debe dar espacio en baliza a B. Sin embargo, aunque B sigue teniendo derecho al espacio en baliza, en el momento en que su rumbo es virar, no se compromete por barlovento de "Y" y, por lo tanto, la definición de espacio en baliza no incluye espacio para virar. El barco "Y" le da a B espacio en baliza y se mantiene separado de él como lo exige la regla 12.

### **Pregunta 3**

¿Serían las respuestas 1 y 2 las mismas si B hubiera estado libre a proa en la zona?

### **Respuesta 3**

Sí

*Cuando un barco tiene derecho a espacio en baliza, el espacio que necesita para rodear la baliza no incluye el espacio para virar a menos que, en el momento en que su rumbo sea virar, esté comprometido por barlovento y por el interior de la baliza y que vaya directo a la baliza después de su virada. Esto es cierto tanto si los barcos se comprometieron en la zona como si no.*

*Si el contacto ocurre cuando un barco interior de barlovento vira, el contacto puede ser la prueba de que el barco exterior no le dio al barco interior el espacio que necesitaba para virar.*

## TR CALL E3

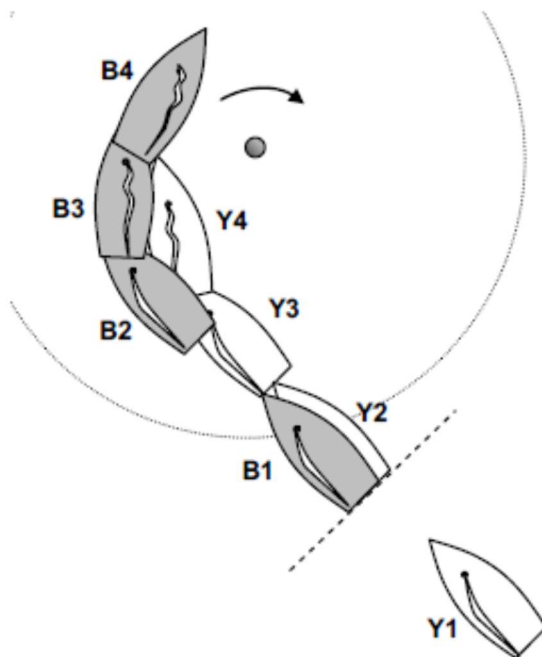
**Regla 13 Virando por adelante**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

### Pregunta

B está amurado a estribor en la zona de una baliza de barlovento que hay que dejar por estribor. Está a media eslora por delante y ligeramente a sotavento del barco "Y". En la baliza, B orza y pasa de proa al viento. Entonces "Y" también orza para rodear la baliza y, como resultado, el barco "Y" hace contacto con B mientras que "Y" todavía está amurado a estribor. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta

Se debe penalizar a Y.

Cuando B pasa de proa al viento, se aplica la regla 18.2(d). Por lo tanto, B ya no tiene derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(b) y la regla 18 ya no se aplica. "Y" se convierte en barco con derecho de paso sujeto a la regla 16. Cuando

orza, no da a B espacio para mantenerse separado e infringe la regla 16.1.

## TR CALL E4

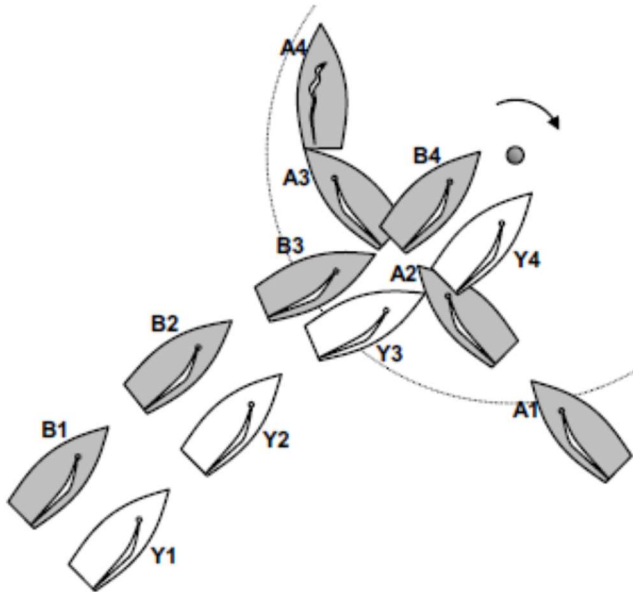
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 20 Espacio para virar por adelante en un obstáculo**

**Definiciones Obstáculo**

### **Pregunta**

Y y B se están acercando a una baliza de barlovento que deben dejar por estribor, comprometidos y a la misma altura, amurados a babor. El barco "Y", a sotavento, está en el layline. B está en rumbo de colisión con su compañero de equipo A, que está amurado a estribor. B pide a Y que le dé espacio para pasar a popa de A. El barco "Y" le da espacio, pero como resultado se ve obligado a pasar por el lado equivocado de la baliza. El barco "Y", protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

No hay penalización

Con respecto a la baliza de barlovento, El barco "Y" es el barco interior y tiene derecho de paso sobre B, por lo que B debe mantenerse separado de "Y" y darle espacio en baliza.

Tanto "Y" como B tienen que mantenerse separados de A, por lo que A se considera como un obstáculo para ambos. En la posición 2, "Y" y B están a punto de pasar por el mismo lado de A, por lo que se aplica la regla 19.2(b). El barco "Y" es el barco exterior y debe dejar a B espacio para pasar por detrás de A.

Una vez que Y le ha dado a B espacio para pasar por la popa de A, la obligación de B es mantenerse separado del barco "Y" y darle espacio en la baliza. Debido a que Y no puede pasar la marca del lado correcto, la única obligación de B es mantenerse separado, cosa que hace.

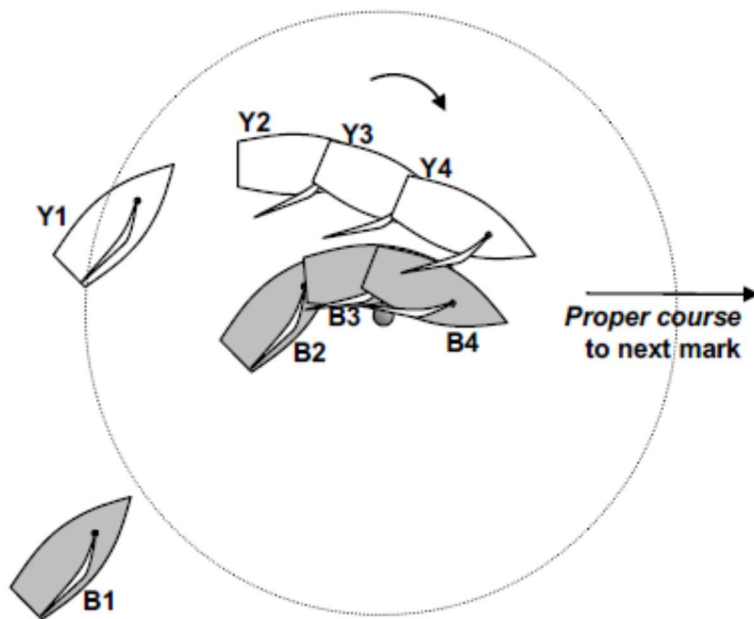
El barco Y no tiene que hacer una alteración sustancial de rumbo para evitar a A. Si pide espacio para virar, infringirá la regla 20.1(a).

## TR CALL E5

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**  
**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**  
**Regla 43 Exoneración**

### Pregunta

El barco "Y" llega a la zona de una baliza de barlovento que hay que dejar por estribor libre a proa de B y ligeramente por encima del layline. Ambos barcos están amurados a babor. El siguiente tramo es un través abierto. El barco "Y" se detiene con su proa a  $1\frac{1}{2}$  esloras a barlovento y al nivel de la baliza. B, en el layline de babor, intenta navegar entre El barco "Y" y la baliza. Sin embargo, "Y" arriba por debajo de su rumbo debido y ya no hay espacio para que B pase entre "Y" y la baliza. B hace contacto con "Y" y con la baliza y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



## **Respuesta**

Se debe penalizar a Y. Cuando Y entra en la zona, está libre a proa de B y tiene derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(b). El espacio en baliza incluye el espacio para que el barco "Y" rodee la baliza según sea necesario para navegar a su rumbo y, cuando B se compromete por el interior de ella, la regla 18.2(c)(2) exige que B también le dé espacio a Y para navegar a su rumbo debido. B lo hace y cumple con las reglas 18.2(b) y (c).

Después de que B se compromete por sotavento de "Y", el barco "Y" debe mantenerse separado. No lo hace e infringe la regla 11. No tiene derecho a una exoneración según la regla 43 porque no está navegando a su rumbo debido o dentro del espacio en baliza al que tiene derecho.

B infringe la regla 31, pero se vio obligado a tocar la baliza como consecuencia de la infracción de "Y" de la regla 11. B está exonerado de conformidad con la regla 43.1(a).



## TR CALL E6

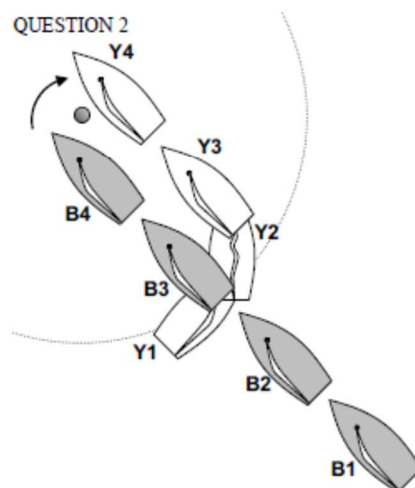
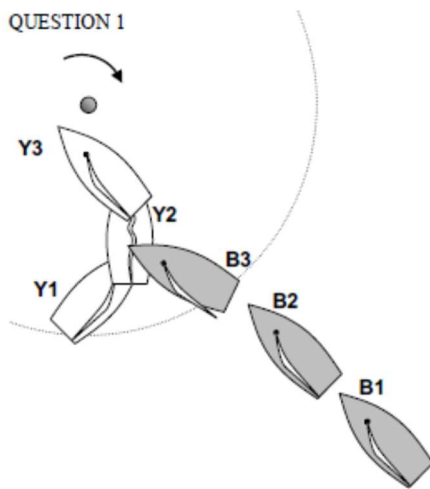
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos**

**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

### Pregunta 1

El barco "Y" se aproxima a una baliza de barlovento que hay que dejar por estribor estribor amurado a babor y completa una virada dentro de la zona libre a proa de B. Después de que "Y" está en un rumbo de ceñida, B arriba para evitarle. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

No hay penalización.

"Y" completa su virada en la posición 3 sin infringir las reglas 13 ni 15. "Y" se convierte en el barco libre a proa, y la regla 12 exige que B se mantenga separado, cosa que hace.

### **Pregunta 2**

"Y" se acerca a una baliza de barlovento que hay que dejar por estribor amurado a babor. "Y" pasa de proa al viento en la zona, se convierte en el barco libre a proa de B e inmediatamente después se compromete por barlovento de él. B está en el layline y no le da espacio en baliza a Y, lo que obliga a Y a pasar por el lado equivocado de la baliza. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

### **Respuesta 2**

"B" tiene derecho de paso en todo momento pero, cuando los barcos se comprometen mientras "Y" está sujeto a la regla 13, la regla 18.2(a) requiere que "B" dé a Y espacio en la baliza siempre que pueda hacerlo desde el momento en que comenzó el compromiso. Ver la regla 18.2(f).

Si "B" puede dar espacio en la baliza después de que "Y" se compromete, como se muestra en el diagrama, se debe penalizar a B por infringir la regla 18.2(a).

Si B no puede dar espacio en baliza, se aplica la regla 18.2 (f) y B no infringe ninguna regla. La regla 11 exige que "Y" tenga claro lo que hace. No hay penalización.

## TR CALL E7

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

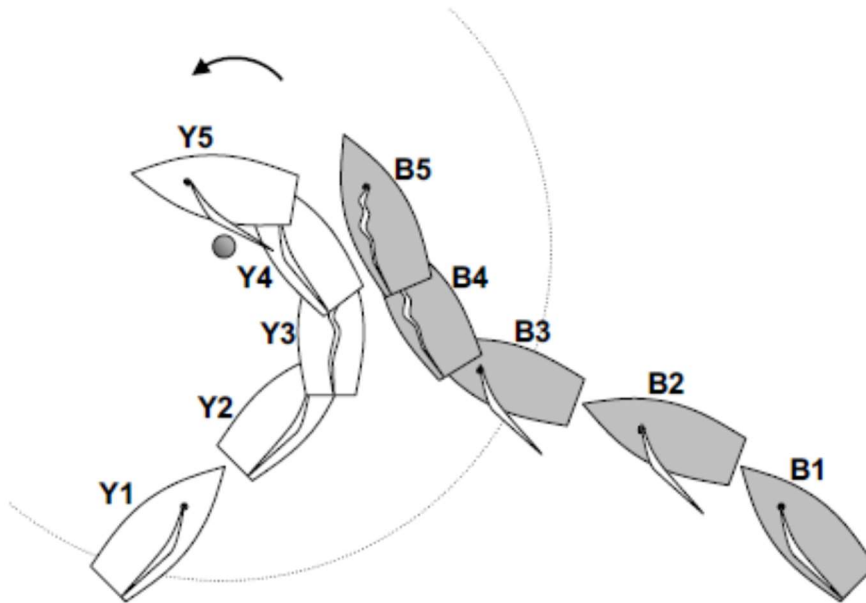
**Rule 18.3 pasar de proa al viento dentro de la zona**

**Rule 31 Tocar una baliza**

**Definiciones Ir directo a baliza**

### **Pregunta**

Y amurado a babor y B amurado a estribor se acercan a una baliza de barlovento que hay que dejar por babor. B arriba y, como resultado, "Y" ya no puede mantenerse separado de B pasando por su popa. "Y" pasa de proa al viento en la zona libre a proa y a sotavento de B y luego va directo a la baliza. Después de que Y completa su virada, pasa cerca de la baliza y B tiene que orzar y navegar más al viento que un rumbo de ceñida para evitar las protestas de "Y". B protesta ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

Cuando B cambia de rumbo, la regla 16.1 exige que le dé espacio a Y para que se mantenga separado de B, incluido, en esta situación, el espacio para que Y cumpla con sus obligaciones de las reglas 18.3 y 31.

Si "Y" no responde inmediatamente pero hubiera podido navegar hacia el lado equivocado de la baliza sin golpearla si lo hubiera hecho, se debe penalizar a Y por infringir la regla 18.3.

Si "Y" responde inmediatamente al cambio de rumbo de B, pero no puede virar y pasar la baliza por el lado equivocado, entonces "Y" tiene derecho a espacio para cumplir con las reglas 18.3 y 31." "B" le da a Y este espacio orzando. No hay penalización.

Si B hubiera mantenido el rumbo en el que navegaba en la posición 1, se le habría exigido a "Y" que se hubiera mantenido separado de B y, si hubiera virado, que hubiera cumplido con la regla 18.3.

Cuando un barco con derecho de paso altera el rumbo y por lo tanto crea una situación que va a dar lugar a una infracción de una regla por parte del otro barco, infringe la regla 16.1 si mantiene este rumbo. Sin embargo, puede cambiar de rumbo nuevamente para cumplir con la regla 16.1, en cuyo caso ninguno de los barcos infringe una regla. Consúltese también la decisión B4.

***[La decisión E8 se retira para su revisión]***

***[No hay decisión E9]***

## TR CALL E10

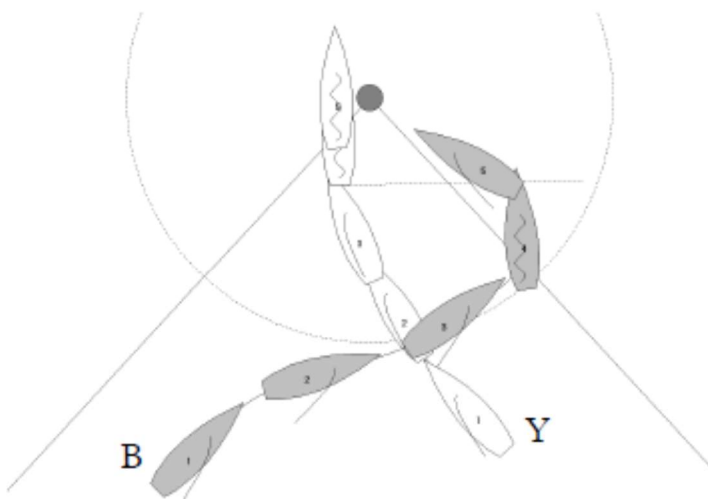
**Regla 18.1 Espacio en baliza, Cuándo se aplica la regla 18**

**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla D1.1(b) Modificación de la regla 18.2(b)**

### **Pregunta 1**

Y, amurado estribor y B, amurado a babor, ambos en ceñida, se están acercando a una baliza de barlovento que hay que dejar por estribor. B arriba y pasa por la popa de Y. Y orza lentamente y casi se detiene proa al viento con la baliza al través. Mientras Y orza, B vira a estribor y arriba hacia la baliza. Y no le da espacio a B en la baliza y B orza para evitar una colisión. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

Cuando Y entra en la zona, los barcos están en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento y no se aplica ninguna parte de la regla 18. Cuando B pasa de proa al viento, se compromete por el interior de "Y" y tiene derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(a). Sin embargo, se aplica la regla 18.2(f) porque el compromiso fue creado por la virada de B por barlovento de Y.

Si Y no puede dar espacio en baliza, no está obligado a hacerlo y, por lo tanto, no infringe la regla 18.2(a). B se

mantiene separado como lo exige la regla 11. No hay penalización.

Si Y puede dar espacio en la baliza después de que B se comprometa, se debe penalizar a Y por haber infringido la regla 18.2(a).

### **Pregunta 2**

¿Sería diferente la respuesta si Y está libre a proa cuando B pasa de proa al viento?

### **Respuesta 2**

Sí. Se aplica la regla D1.1(b) y B no tiene derecho a espacio en baliza. Al orzar, B se mantiene separado. No hay penalización.

### **Pregunta 3**

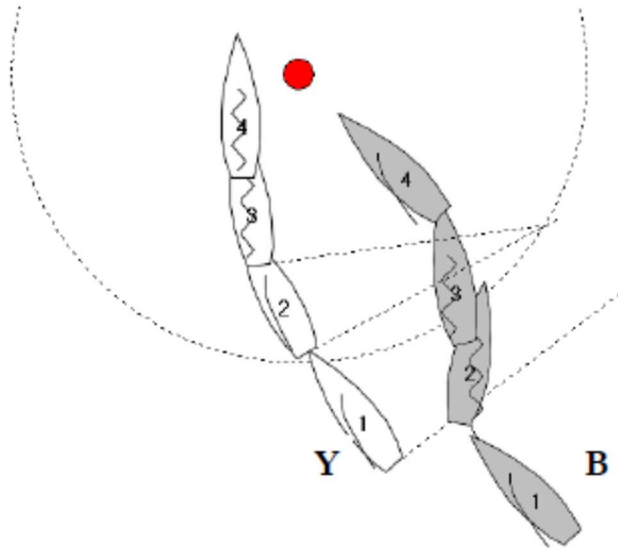
¿Serían diferentes las respuestas 1 y 2 si B completa su virada fuera de la zona?

### **Respuesta 3**

No, siempre que Y esté en la zona en ese momento.

### **Pregunta 4**

Y llega a la zona de una baliza de barlovento que deben dejar por estribor libre a proa de B. Ambos barcos están amurados a estribor. Y orza lentamente y casi se detiene junto a la baliza. B orza y pasa de proa al viento, y luego vuelve a pasar de proa al viento de regreso a la amura de estribor. Cuando B pasa de proa al viento por segunda vez, se compromete por barlovento de Y. ¿Está obligado ahora el barco "Y" a dar espacio en baliza a B?



#### **Respuesta 4**

No. B está obligado a dar espacio en baliza a Y. En la posición 1, Y entra en la zona libre a proa de B. Por lo tanto, se aplica la regla 18 y se exige que B le dé espacio en baliza a Y según la regla 18.2 (b).

Cuando B pasa de proa a viento a babor en la posición 2, la regla 18 ya no se aplica porque los barcos están en bordadas opuestas en una ceñida a barlovento; ver la regla 18.1(a).

Cuando B vuelve a pasar de proa a viento en la posición 3, los barcos vuelven a estar en la misma bordada y, por tanto, se aplica la regla 18.

Debido a que Y estaba libre de ventaja cuando alcanzó la zona en la posición 1, la regla 18.2 (b) requiere que el otro barco de allí en adelante le dé espacio en baliza. Esta obligación permanece en vigor siempre que:

- (1) se aplique la regla 18, y
- (2) la regla 18.2(b) no se desactive por ninguna de las condiciones en 18.2(d).

Por lo tanto, cuando los barcos están de nuevo amurados a estribor y se vuelve a aplicar la regla 18, la regla 18.2(b) todavía exige que B dé espacio en baliza a Y.

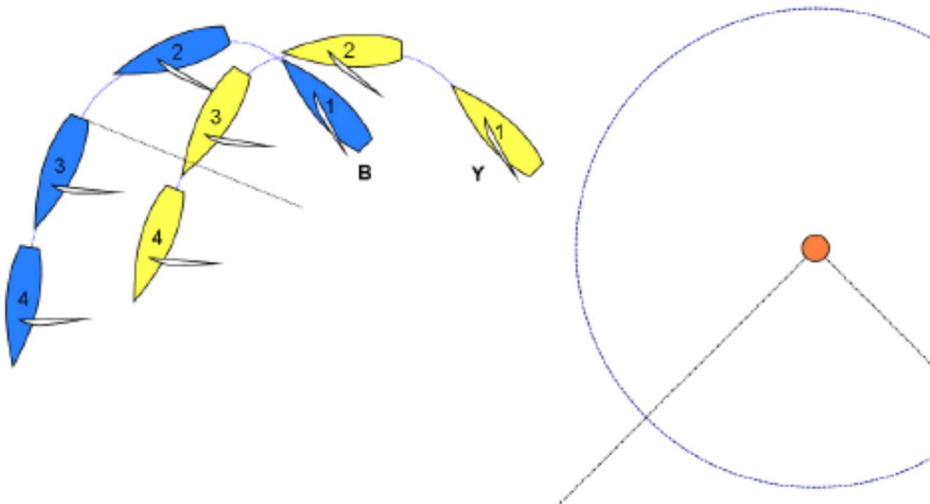
## TR CALL E11

### Regla 17, En la misma bordada, comprometidos Definiciones, Rumbo debido

#### Hechos

Y y B navegan de ceñida amurados a estribor. Y está libre a popa y ligeramente a barlovento de B.

Ambos barcos navegan más allá del layline hasta la baliza y luego se alejan. En la posición 3, "Y" se compromete desde libre a popa por sotavento de B. A partir de este momento, el rumbo debido para Y es trasluchar. B protesta.



#### Decisión

Penalización para Y.

Cuando Y se compromete por sotavento de B, la regla 17 comienza a aplicarse a Y. Su rumbo debido es arribar y trasluchar para navegar hacia la baliza. El barco "Y" navega más al viento que su rumbo debido e infringe la regla 17.

Consúltese también la decisión G4.

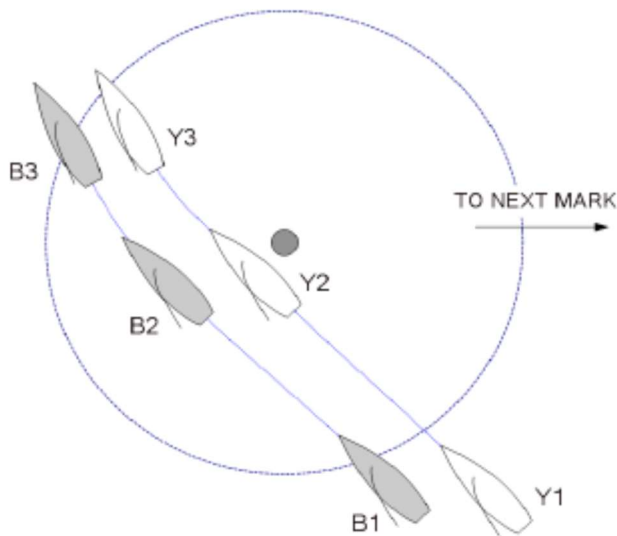


## TR CALL E12

### Regla 11 En la misma bordada, comprometidos Regla 18.1 Cuándo se aplica la regla 18 Definiciones Espacio en baliza

#### Pregunta

B e Y se están acercando a una baliza de barlovento que deben dejar por estribor. B se compromete por el exterior de "Y" en la zona y debe dar espacio a "Y" en la baliza. Eso es lo que hace, incluso dándole espacio a "Y" para que vire en la baliza. En la posición 3, B ha orzado levemente dejando espacio a "Y" para mantenerse separado. "Y" responde lo suficiente para mantenerse separado, pero ya no hay suficiente espacio para que él vire. El barco "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

No hay penalización.

El espacio en baliza incluye el espacio que Y necesita para virar porque está comprometido por barlovento y por el interior de B. El requisito de que B le dé espacio en baliza cesa cuando ya le ha dado a Y el "espacio que necesita para rodear o pasar la baliza como sea necesario para navegar el recorrido" ver la definición de espacio en baliza.

En la posición 3, B ha dado a Y el espacio en baliza exigido y, como resultado, la regla 18 deja de aplicarse, véase el último párrafo de la regla 18.1.

“Y” se ha mantenido separado como se lo exige la regla 11.

*Cuando el espacio en la baliza para un barco interior comprometido incluye espacio para virar y no vira, sino que navega claramente más allá de donde necesitaba el espacio para rodear la baliza según sea necesario para navegar el recorrido, ya se deja de exigir que el barco exterior dé espacio para virar.*

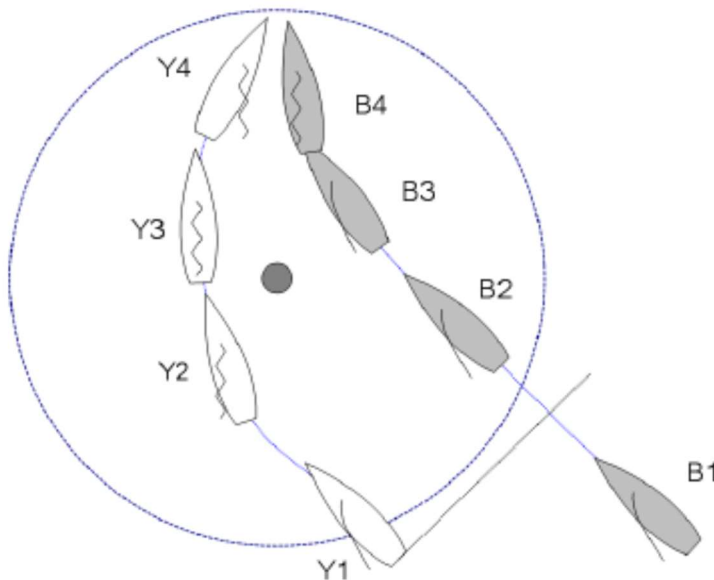
## TR CALL E13

### Regla 13 Virando por adelante

### Regla 23.2 Interferir con otro barco

#### Pregunta 1

Y y B se están acercando a una baliza de barlovento que han de dejar por estribor. "Y" está libre a proa cuando entra en la zona. B deja la baliza a babor, luego orza pero no pasa de proa al viento. "Y" pasa de proa al viento, pero no puede llevar a un rumbo de ceñida debido a la presencia de B. El barco "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 1

Se debe penalizar a ambos.

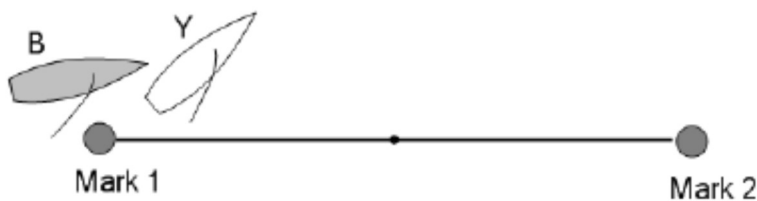
Después de la posición 3, "Y" ya ha pasado la baliza y está en el tramo hacia la siguiente baliza. B todavía necesita navegar hacia el lado requerido de esta baliza para continuar navegando el recorrido y está en otro tramo que Y.

Cuando B interfiere con Y, no está navegando a su rumbo debido y está en otro tramo del recorrido que Y. Por lo tanto, B infringe la regla 23.2.

Cuando se aplica la regla 23, las reglas de la Sección A de la Parte 2 continúan aplicándose e "Y" infringe la regla 13.

### **Pregunta 2**

Y ha rodeado la baliza y está en el siguiente tramo. B está redondeando la baliza. La regla 17 no se aplica a "Y". "Y" orza más al viento que su rumbo debido para ralentizar a B. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 2**

No hay penalización.

Como ambos barcos navegan hacia la siguiente baliza, "Y" no está en otro tramo del recorrido desde B. Por lo tanto, "Y" no infringe la regla 23.2.

*Cuando los barcos están rodeando una baliza por el mismo lado prescrito, incluso cuando uno o ambos pueden estar haciendo un rodeo muy amplio, ninguno navega en un tramo distinto al del otro barco.*

*Después de la señal de salida, un barco que está pasando por el lado equivocado de una baliza está en otro tramo del recorrido de un barco que está pasando la baliza en el lado prescrito.*

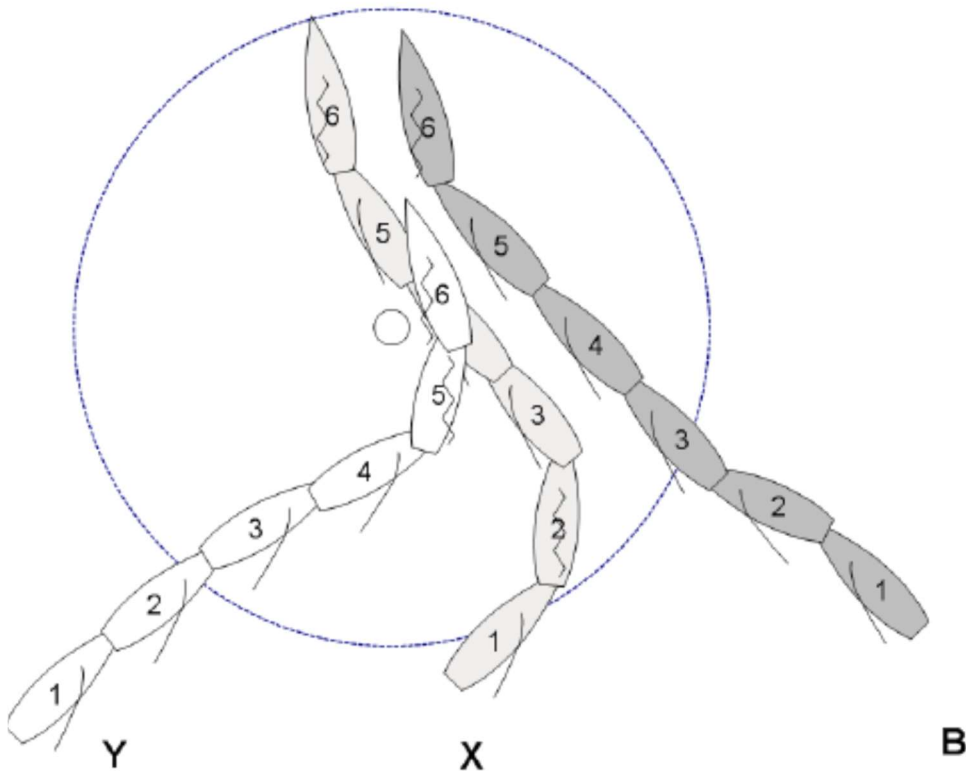
**[No hay decisión E14]**

## TR CALL E15

### Regla 18.3 Pasar de proa al viento dentro de la zona

#### Pregunta

Tres barcos se acercan a una baliza de barlovento que deben dejar por babor. X Vira dentro de la zona y a sotavento del barco B. Ambos barcos continúan navegando un rumbo de ceñida. Después de pasar la baliza, X orza a B para permitir que su compañero de equipo Y rodee la baliza por el interior de B. B se mantiene separado y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a X y considerar acciones adicionales según la regla D2.3(c).

Cuando X pasa de proa a viento de babor a estribor en la zona y luego está yendo directo a la baliza, está en la misma bordada que B, quien ha estado amurado a estribor desde que entró en la zona. Por lo tanto, la regla 18.3 se aplica entre ellos. Una vez que ambos barcos han pasado la baliza,

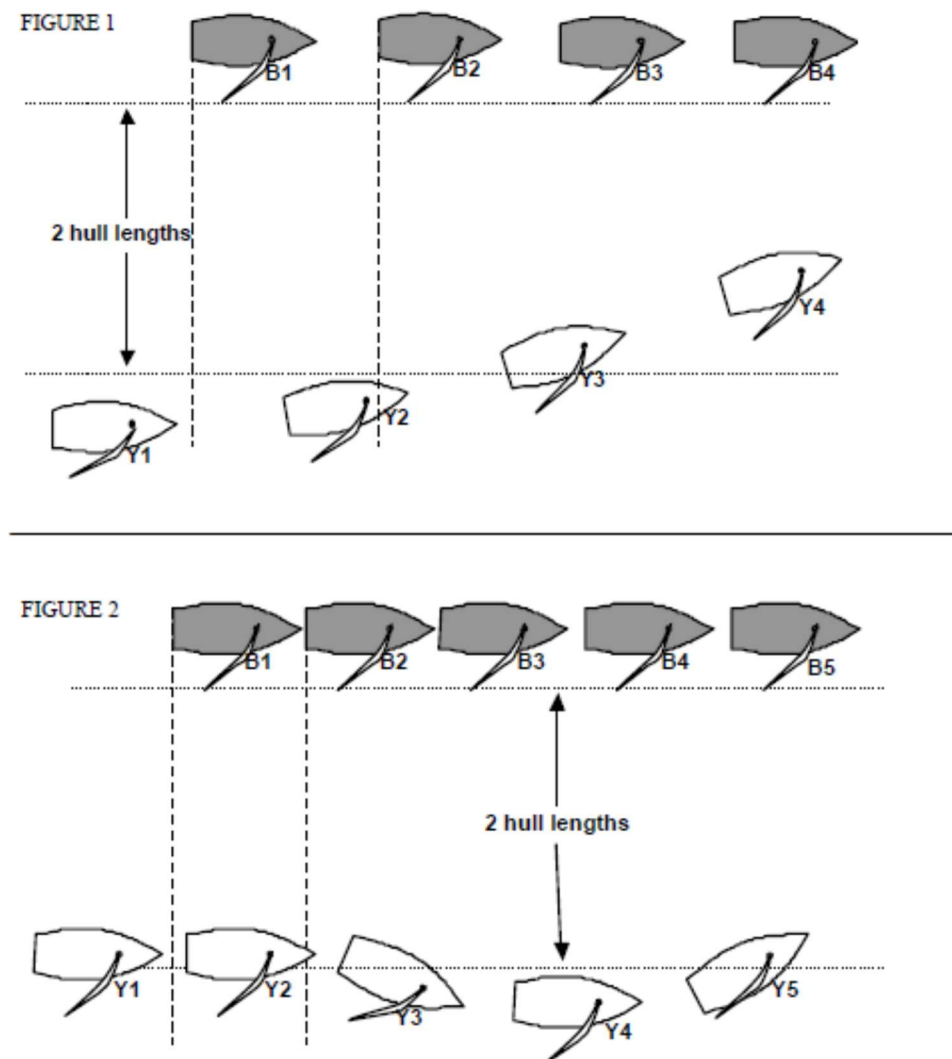
X orza y hace que B navegue más al viento que un rumbo de ceñida para evitar el contacto. Aunque la regla 17 no se aplica a X, infringe la regla 18.3, que se aplica siempre que uno de los dos barcos esté todavía en la zona.

## TR CALL F1

### Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido

#### Pregunta

¿En qué circunstancias puede "Y" establecer un compromiso por sotavento desde libre a popa y todavía tener derecho a navegar más al viento que su rumbo debido?



#### Respuesta

Figura 1: El compromiso se establece cuando los barcos están separados por más de dos esloras de casco. La regla 17 no se aplica a "Y" y éste tiene derecho a navegar más al viento que su rumbo debido.

Figura 2: El compromiso se establece cuando los barcos están separados por menos de dos esloras de casco. "Y" no

puede navegar más al viento que su rumbo debido mientras los barcos permanezcan dentro de esta distancia.

Sin embargo, si "Y" navega a más de dos esloras de casco de B sin romper el compromiso, ya no tiene una restricción de rumbo debido y tiene derecho a navegar más al viento que su rumbo debido.

*La distancia entre barcos se mide entre los puntos más cercanos de casco, tripulación o equipo en posición normal.*



## TR CALL F2

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos**

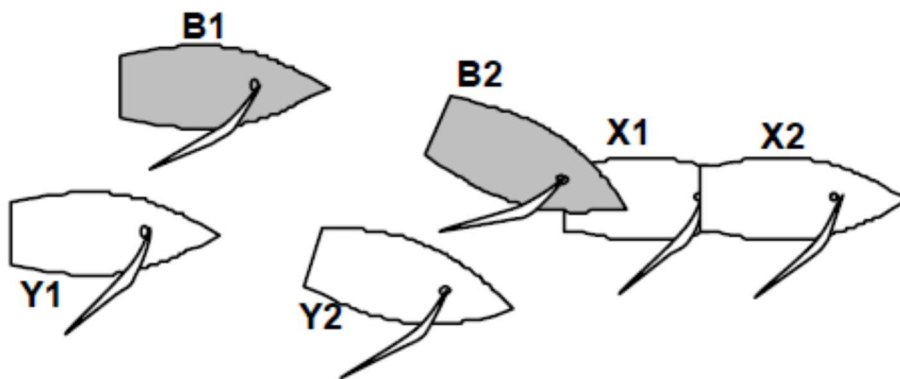
**Regla 19 Espacio para pasar un obstáculo**

**Regla 43 Exoneración**

**Definiciones Obstáculo**

### Pregunta 1

Tres barcos, Y, X y B, navegan de través a sus rumbos debidos. Y está aproximadamente a dos esloras directamente detrás de la popa de X. B se compromete por barlovento de Y a media eslora más adelante. X reduce la velocidad, con la intención de orzar a B. B pide espacio para pasar por sotavento de X y arriba, lo que hace que "Y" tenga que arribar para evitarle. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

Se debe penalizar a B.

X es un barco con derecho de paso y, por lo tanto, es un obstáculo para B e Y. Dado que Y es un barco con derecho de paso con respecto a B, Y puede optar por pasar a X por cualquier lado. B debe mantenerse separado de Y, pero si Y elige pasar X por sotavento, debe dejar espacio a B entre él y X. Cuando B arriba entre las posiciones 1 y 2, no logra mantenerse separado como barco de barlovento e infringe la regla 11.

## Pregunta 2

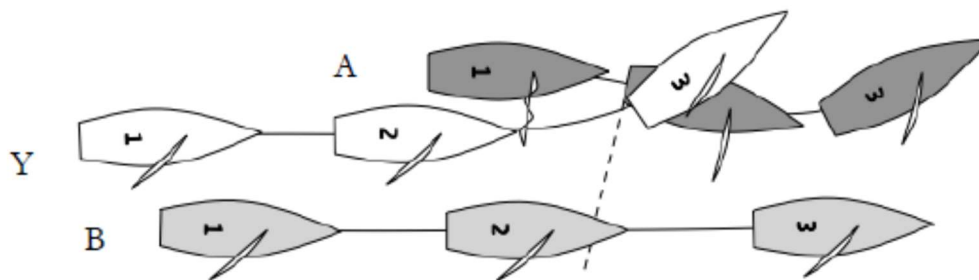
¿Sería la misma la respuesta si Y estuviera navegando a un rumbo para pasar por sotavento de X?

## Respuesta 2

No. Si, en la posición 1, Y estuviera navegando a un rumbo para pasar por sotavento de X, entonces, en el punto en el que B necesita comprometerse para pasar por sotavento de X, Y es el barco exterior y debe darle espacio a B según la regla 19.2(b). Si no lo hace, se debe penalizar a Y. B está exonerado según la regla 43.1(b) por infringir la regla 11 mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho según la regla 19.2.

## Pregunta 3

B e Y navegan en un tramo de través abierto y se acercan a A, que se mueve lentamente. La proa de Y está aproximadamente a la mitad de la eslora de un barco detrás de la proa de B y B está siguiendo un rumbo para pasar a sotavento de A. En la posición 1, Y pide espacio para pasar por sotavento de A. En la posición 2, B se compromete por sotavento de A y ya no hay espacio para que Y pase entre ellos. Y orza para mantenerse separado de A y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



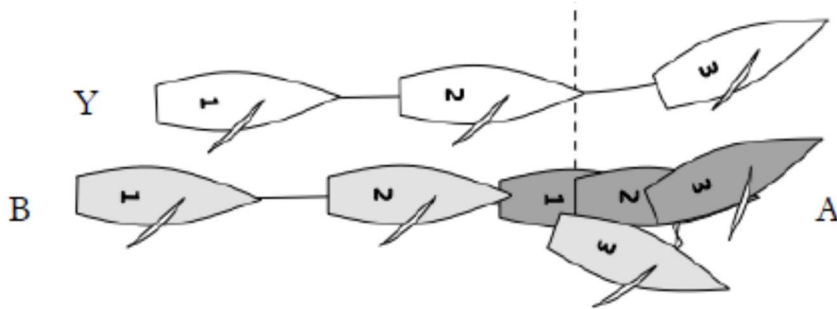
## Respuesta 3

No hay penalización. Cuando, después de la posición 1, los barcos B e Y están en el obstáculo A, la regla 19 exige que el barco exterior B dé al barco interior "Y" espacio entre B y

A. Sin embargo, en la posición 2, B ya no está obligado a mantenerse separado de A y, como consecuencia, A deja de ser un obstáculo. Debido a que A no es una obstrucción, la regla 19 ya no se aplica entre B e Y, y por lo tanto, B ya no está obligado a darle espacio a Y para pasar a sotavento de A. Y se mantiene alejado de B y A como lo requieren las reglas 11 y 12, respectivamente.

#### **Pregunta 4**

Similar a la pregunta 3, excepto que la proa de Y está aproximadamente a la mitad de la eslora de un barco por delante de la proa de B y B está tomando un rumbo directamente hacia el espejo de popa de A. En la posición 2, Y se compromete por barlovento de A. Poco después, B arriba y pasa a sotavento de A. X protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



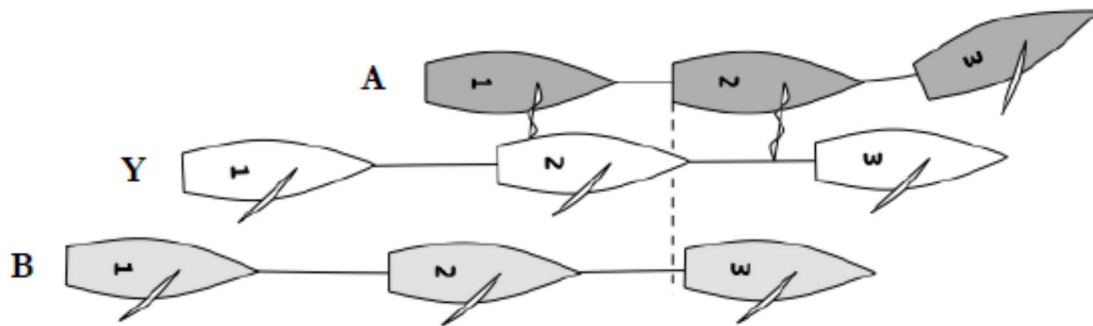
#### **Respuesta 4**

No hay penalización. La Regla 19 comienza a aplicarse entre las posiciones 1 y 2 cuando B e Y están en el obstáculo A. La Regla 19.1(a) le da a B el derecho a elegir de qué lado pasar el obstáculo. En el momento en que comienza a aplicarse la regla 19, ni B ni Y están afuera o adentro con respecto a A, y por lo tanto la regla 19.2(b) no es aplicable.

En la posición 2, "Y" se compromete a barlovento de A. "Y" ahora es el barco exterior, y debe dejar a B espacio para navegar entre él y el obstáculo según la regla 19.2(b) si B decide hacerlo. Sin embargo, B ha elegido ir por debajo de A. Cuando B se compromete a sotavento de A, B se convierte en un obstáculo para Y y A y, en consecuencia, "Y" debe dejar espacio a A entre él y B. "Y" le da espacio a A como lo exige la regla 19.2(b) y se mantiene separado de él como lo exige la regla 11.

### Pregunta 5

Similar a la pregunta 4, excepto que B e Y están siguiendo un rumbo para pasar a sotavento de A. En la posición 2, "Y" se compromete a sotavento de A. A orza para mantenerse separado y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 5

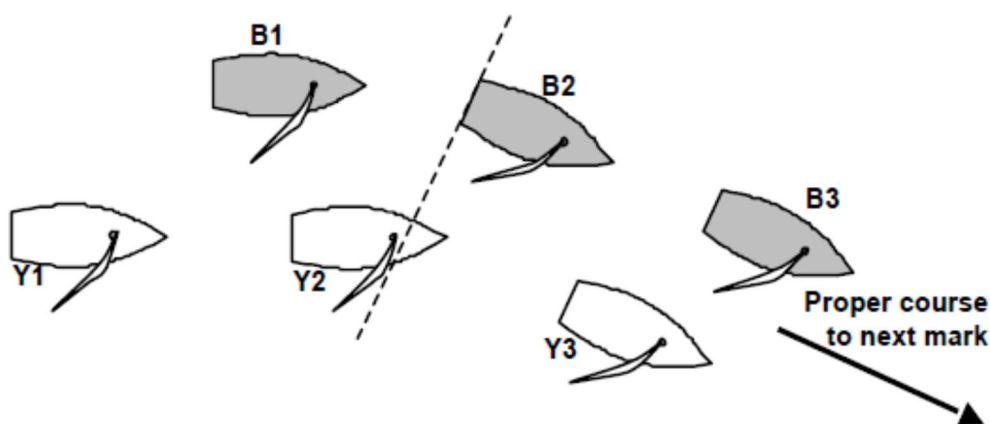
No hay penalización. B e Y navegan a un rumbo debido y, por lo tanto, no infringen la regla 17. En la posición 1, "Y" se mantiene separado de B como lo exige la regla 11. En la posición 2, "Y" se compromete a sotavento de A. B es ahora un obstáculo para "Y" y para A. Como barco exterior, A debe dejar espacio a Y entre él y B, siempre que pueda hacerlo desde el momento en que empezó el compromiso. A también debe mantenerse separado de Y según la regla 11. A da espacio y se mantiene separado orzando.

## TR CALL F3

### Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido

#### Pregunta

Y y B navegan de través, ambos por encima de su rumbo debido, con B justo por delante y a una eslora a barlovento de Y. B arriba para que los barcos se comprometan. Y rápidamente arriba hacia un rumbo debido. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

No hay penalización.

La regla 17 empieza a aplicarse cuando los barcos se comprometen. A partir de ese momento, "Y" no debe navegar más al viento que su rumbo debido desde la posición en la que se encuentra cuando comienza el compromiso (posición 2), es decir, no debe navegar más alto que un rumbo que navegaría en ausencia de B desde la posición 2 para alcanzar la siguiente baliza lo más rápido posible. Al arribar inmediatamente, el barco "Y" cumple con esta regla.

La respuesta es la misma si el compromiso se establece gracias a que Y navega más rápido en lugar de que B arribe.

*Un barco no tiene la obligación de estar en un rumbo debido anticipándose a un requisito de rumbo debido que aún no*

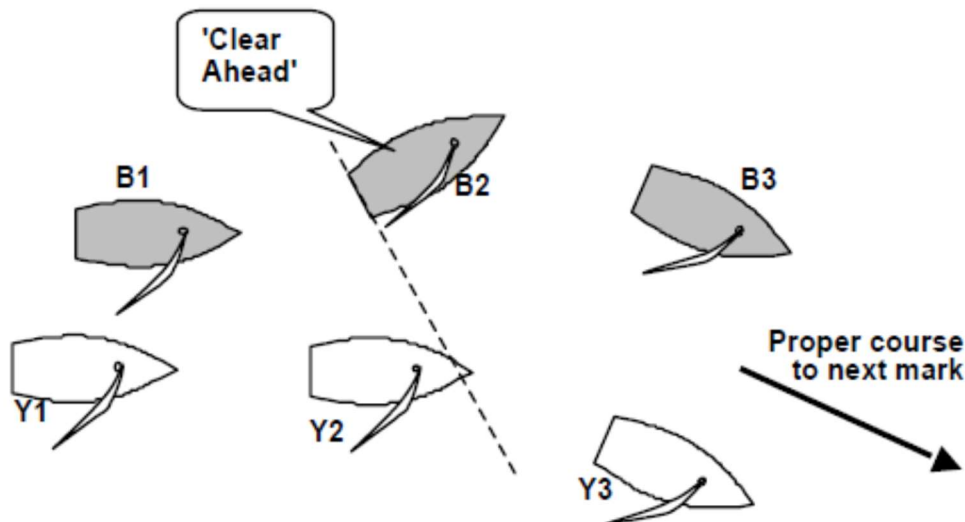
*existe. Se aplica un nuevo requisito para navegar en un rumbo debido a partir de ese momento y desde la posición en la que se encuentra el barco.*

## TR CALL F4

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**  
**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

### Pregunta

B e Y están navegando de través, ambos por encima de sus rumbos debidos. Están comprometidos e "Y" tiene derecho a navegar más al viento que su rumbo debido. B orza, tratando de ponerse libre a proa. Luego, creyendo (erróneamente) que está libre a proa, grita 'Libre a proa'. El barco "Y" arriba hasta un rumbo debido y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta

No hay penalización. La voz de B de lo que él cree que es cierto no tiene ningún significado dentro de las reglas. Debido a que B no ha logrado situarse libre a proa, el barco "Y" no tiene la obligación de llevar un rumbo debido.

Si Y no arriba, entonces B puede protestar; en las circunstancias anteriores, los árbitros deben volver a señalar que no hay penalización.

Si B arribara y provocara un contacto, entonces infringiría la regla 11, tanto si su grátil había roto el compromiso como si no.



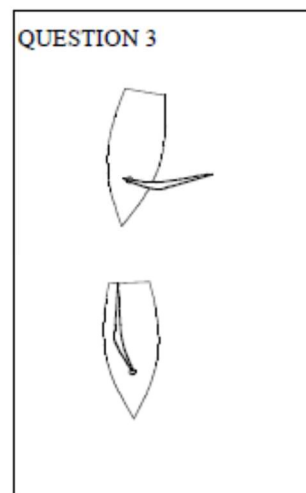
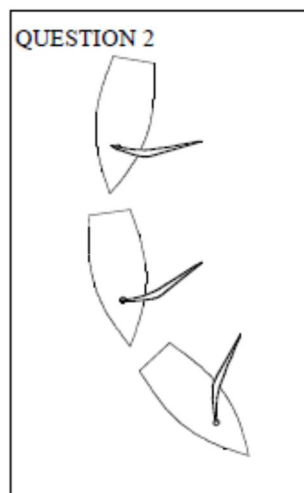
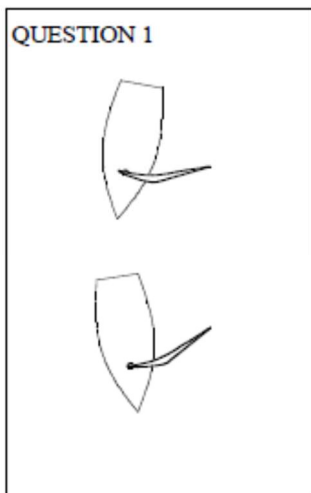
## TR CALL G1

### Definiciones sotavento y barlovento

### Definiciones amura (bordada), de estribor o de babor

#### Pregunta 1

Un barco que navega de empopada amurado a estribor arriba hasta que navega a sotavento, con el viento que sigue llenando su vela mayor. ¿En qué rumbo está?



#### Respuesta 1

Está amurado a estribor. La definición establece que "cuando (un barco está) navegando a sotavento o directamente a favor del viento, su lado de sotavento es el lado en el que se encuentra su vela mayor". Dado que su vela mayor permanece llena en su costado de babor, el costado de babor es su costado de sotavento. Está en la amurada 'correspondiente a su lado de barlovento', es decir, amurado a estribor.

#### Pregunta 2

El barco ahora arriba más, con su botavara todavía sobre el costado de babor, porque ahora su tripulación lo sostiene allí mientras el viento impulsa su vela mayor. En qué bordada está ahora?

#### Respuesta 2

Está en la amura de babor. Ahora no navega directamente a favor del viento ni navega a sotavento. Un barco

está en la bordada correspondiente a su lado de barlovento, que es el lado hacia el viento. No cabe duda de que este lado es su lado de babor y, por lo tanto, está amurado a babor.

### **Pregunta 3**

Un barco amurado a estribor arriba hasta un rumbo directamente de empopada. Para reducir su velocidad, su tripulación sostiene la botavara a lo largo de la línea de cruzía. El viento golpea el lado de babor de su vela mayor, aunque sólo lo indica su baluma moviéndose hacia su lado de estribor. ¿En qué rumbo está ahora?

### **Respuesta 3**

En la amura de babor. Como navega directamente a favor del viento, su lado de sotavento se define como el lado en el que se encuentra su vela mayor. Éste es su lado de estribor. Por tanto, está en la bordada de babor.

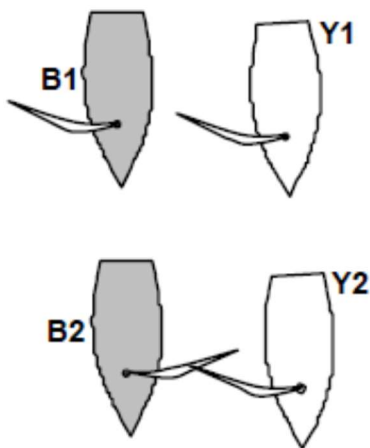
## TR CALL G2

### Regla 10 En bordadas opuestas

### Rule 11 En la misma bordada, comprometidos

#### Pregunta

Dos barcos, B e Y, navegan directamente de empopada, ambos amurados a babor. B, el barco de sotavento, traslucha a estribor sin alterar el rumbo, y su botavara golpea la botavara de "Y". "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a "Y". El barco "Y" infringe la regla 10. En la posición 1, "Y" está obligado por la regla 11 a mantenerse separado. Después de que B traslucha, la regla 10 exige que Y se mantenga separado. B no puede haber infringido la regla 16.1, porque no altera su rumbo. Como "Y" es en todo momento el barco que tiene que mantenerse separado, la regla 15 no se aplica a B.

## TR CALL G3

### Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido

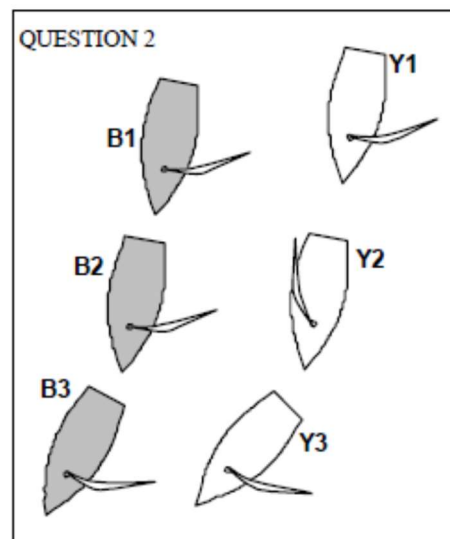
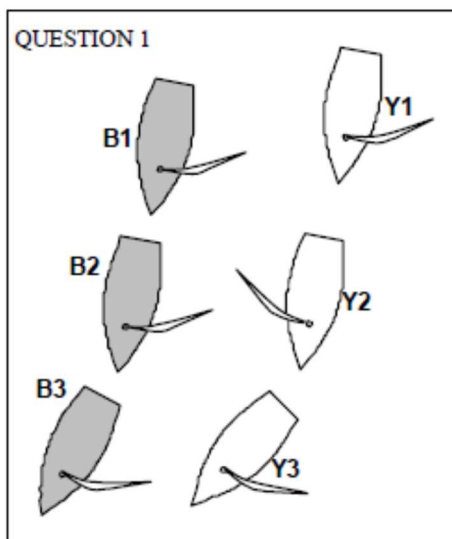
### Definiciones sotavento y barlovento

### Definiciones compromiso

### Definiciones amura (bordada), de estribor o de babor

#### Pregunta 1

B e Y se comprometen amurados a estribor en un través muy abierto. "Y" está sujeto a la regla 17. Sin alterar el rumbo, "Y" traslucha, lo que permite que su botavara se cruce y su vela se llene en la nueva bordada. Inmediatamente vuelve a trasluchar y orza a B. B responde a la orzada y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 1

No hay penalización.

Debido a que la vela de Y se llena después de la trasluchada, navega a sotavento y, por lo tanto, ha cambiado de amura y la regla 17 deja de aplicarse. Cuando traslucha de regreso a la amura de estribor, la regla 17 no se aplica.

#### Pregunta 2

Las circunstancias son las mismas, excepto que la primera trasluchada de Y se produce tirando de la botavara justo a través de la línea de crujía, moviendo la botavara para que la vela se llene en el nuevo lado y luego empujando

inmediatamente la botavara hacia el lado anterior. Después "Y" orza, B responde y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

**Respuesta 2**

Se debe penalizar a Y.

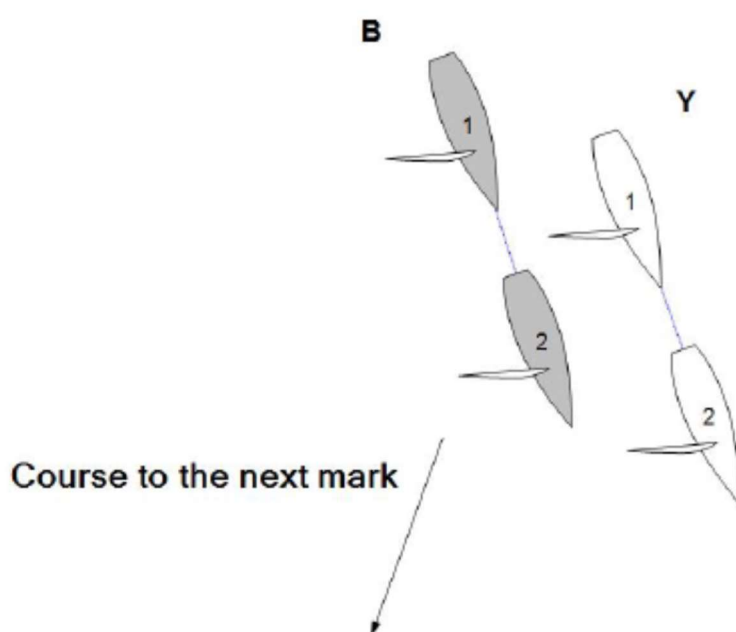
El barco "Y" nunca ha navegado a sotavento. Por lo tanto, su lado de barlovento determina la bordada en la que se encuentra. Como esto no cambia, permanece amurado a estribor durante toda la maniobra y, por lo tanto, infringe la regla 17 cuando orza.

## TR CALL G4

### Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido Definiciones rumbo debido

#### Pregunta 1

En un tramo de popa, B e Y se comprometen en la misma bordada y B está sujeto a la regla 17. El rumbo de B para terminar lo antes posible es trasluchar para navegar en la dirección de la siguiente baliza. El barco "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 1

La Regla 17 exige que B no navegue más al viento que su rumbo debido. B debe arribar no más tarde de cuando sea necesario para terminar lo antes posible en ausencia de Y. Cuando se demora más allá de este punto, infringe la regla 17 al navegar por encima de su rumbo debido. Se debe penalizar a B.

Sin embargo, si hay dudas de si B ha llegado o no al punto en el que debe continuar para terminar lo antes posible aún está en su rumbo debido, no hay penalización.

#### Pregunta 2

Como la pregunta 1, excepto que B arriba para ir de empopada pero no traslucha. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

**Respuesta 2**

Se debe penalizar a B. B todavía está navegando más al viento que su rumbo debido e infringe la regla 17.

*En un tramo a favor del viento, un barco navega por encima de su rumbo correcto cuando su rumbo debido es arribar, incluso si esto requiere que trasluche.*

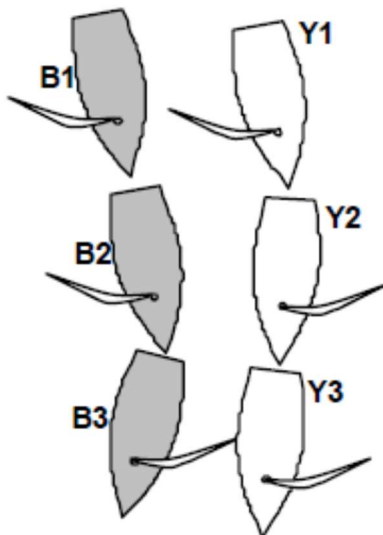
## TR CALL G5

### Regla 10 En bordadas opuestas

### Regla 15 Adquirir derecho de paso

#### Pregunta

Los barcos B e Y van de empopada amurados a babor, comprometidos e igualados, con los cascos separados entre  $\frac{1}{2}$  y 1 eslora. "Y", el barco de barlovento, traslucha a estribor y luego mantiene su rumbo. B responde rápidamente trasluchando pero su botavara golpea el casco de Y. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Cuando "Y" traslucha a estribor, adquiere el derecho de paso e inicialmente debe dejar a B espacio para que se mantenga separado.

Si B reacciona inmediatamente y con buen hacer marineroy se produce el contacto, "Y" infringe la regla 15. Se debe penalizar a Y.

Si B retrasa su respuesta, o traslucha de una forma no marinera y como resultado ocurre el contacto, entonces B infringe la regla 10. Se debe penalizar a B.



*Cuando un barco obtiene el derecho de paso y otro barco debe tomar medidas para mantenerse separado, el barco que debe mantenerse separado debe empezar a iniciar esa acción inmediatamente y el barco con derecho de paso debe darle espacio para hacerlo. Una trasluchada con buen hacer marinerero incluye dejar que la botavara se salga al final de la trasluchada, pero no necesariamente por completo. También incluye hacer escorar la embarcación, pero sólo en la medida necesaria para facilitar el gobierno. Ver también el Principio General 4.*

## TR CALL G6

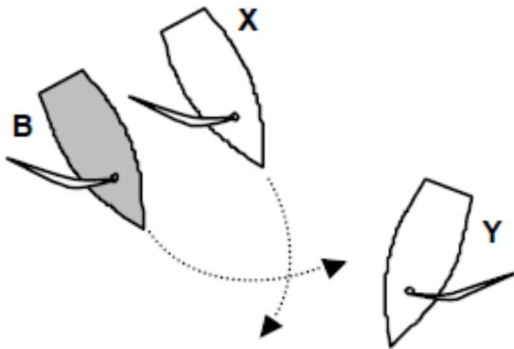
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

**Regla 19 Espacio para pasar un obstáculo**

### **Pregunta 1**

B y X están comprometidos amurados a babor en un tramo de popa. B está sujeto a la regla 17. Ambos barcos están en rumbo de colisión con "Y" amurado a estribor. X pide espacio para trasluchar, pero B orza para pasar a popa de "Y", que es un rumbo debido para B. X se mantiene separado y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

No hay penalización. La regla 19 se aplica entre barcos en un obstáculo. El barco con derecho de paso puede optar por pasar un obstáculo por cualquier lado. X debe mantenerse separado de B, y B no debe navegar más al viento que su rumbo debido (por encima de su rumbo debido). X se mantiene separado de B y le da espacio mientras lo hace.

### **Pregunta 2**

¿Cómo de cerca del obstáculo puede estar B antes de tomar su decisión?

### **Respuesta 2**

Si B elige orzar, debe estar lo suficientemente lejos de Y para mantenerse separado de Y y permitir que X se mantenga separado de B e Y. Ver también decisión L10.

Si B elige trasluchar, debe estar lo suficientemente lejos de Y para darle espacio a X según la regla 19.2(b) para pasar por el mismo lado de Y.

***[No hay decisión G7]***

## TR CALL G8

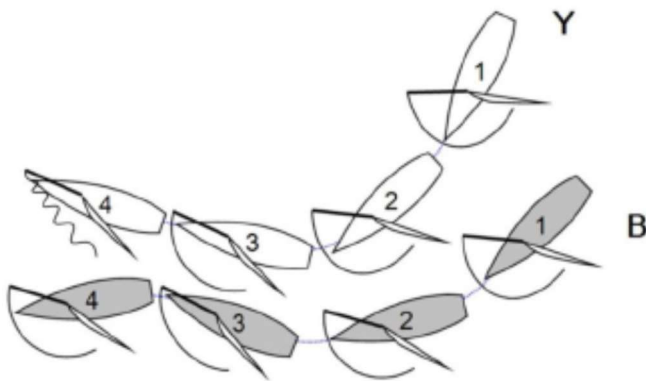
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Definiciones espacio**

### **Pregunta**

Dos barcos quillados B e Y se comprometen en una empopada con spinnakers izados. La regla 17 no se aplica. B orza continuamente e "Y" se mantiene separado orzando. Cuando "Y" ya no puede mantener la mayor parte de su spinnaker lleno y portando, mantiene el rumbo y arría su spinnaker. Mientras lo hace, B arriba para evitar el contacto y las protestas. No hay contacto. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

No hay penalización.

Cuando B altera el rumbo, la regla 16.1 exige que le dé a "Y" espacio para que se mantenga separado, lo que incluye el espacio para maniobrar rápidamente con buen hacer mariner. Después de la posición 3, "Y" necesita largar su spinnaker para continuar maniobrando con buen hacer mariner. En la posición 4, B cumple con la regla 16.1 alejándose para darle espacio a Y para mantenerse separado. Esta respuesta también se aplica si B no tiene spinnaker o un tipo diferente de spinnaker. Consúltese también la decisión A3.

*El espacio para que un barco de barlovento se mantenga separado incluye espacio para arriar su spinnaker cuando pueda hacerlo de una forma marinera. Esto dependerá de factores como la fuerza del viento, el tamaño y la forma del spinnaker.*

## TR CALL H1

**Regla 12 En la misma bordada, no comprometidos**

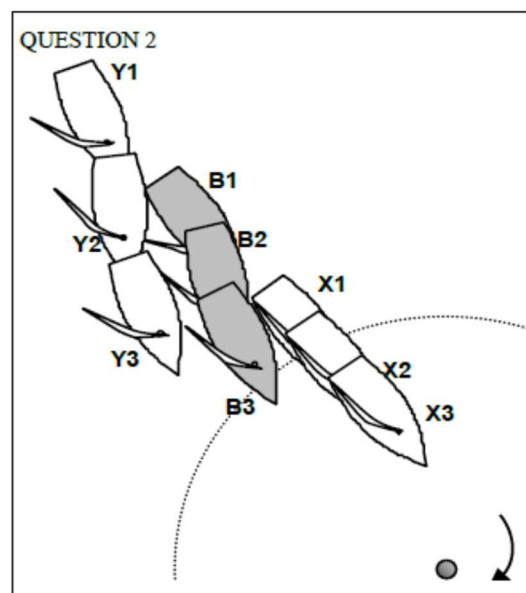
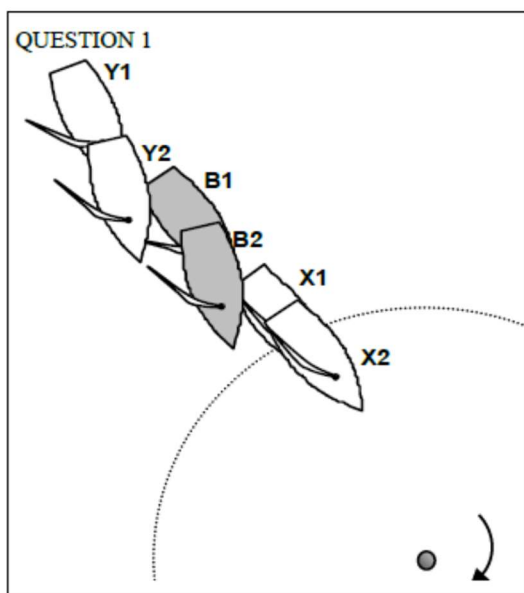
**Rule 18.2 Dar espacio en baliza**

**Rule 19 Espacio para pasar un obstáculo**

**Definiciones espacio en baliza, espacio**

### Pregunta 1

Tres barcos B, X e Y, todos amurados a babor, se acercan a una baliza de trasluchada directamente a popa uno del otro. X entra en la zona libre a proa de B y luego se detiene justo dentro de la zona. "Y" arriba a un rumbo para pasar a sotavento de B. B luego arriba para pasar a sotavento de X, e Y y B se comprometen. Cuando Y y B se comprometen, B ya no puede pasar a barlovento de X. "Y" arriba para evitar a B y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

No hay penalización.

X es inicialmente un obstáculo para B e Y porque ambos están obligados a mantenerse separados de él según la regla 12. Además, B e Y deben dar cada uno a X espacio en baliza según la regla 18.2(b). En la posición 1, B tiene derecho de paso sobre "Y" y la regla 19.2(a) le permite pasar el

obstáculo X por cualquier lado. Cuando B e Y se comprometen, Y debe dar espacio a B según la regla 19.2 (b), incluido el espacio para que B dé espacio en baliza a X.

Una vez que los barcos se comprometen a sotavento de X, el derecho de paso cambia y X ya no es un obstáculo para B e Y. Sin embargo, debido a que B e Y deben dar espacio a X en la baliza y ahora están comprometidos por el interior de X, regla 18.2(c)(2) exige que B e Y den espacio para que X navegue en su rumbo debido. Consultar también la decisión F2.

### **Pregunta 2**

Si B e Y están comprometidos cuando B alcanza la zona de la baliza, ¿cómo limita esto las acciones de los barcos?

### **Respuesta 2**

Se exige que B e Y den espacio en baliza a X según la regla 18.2(b). "Y" también debe dar a B espacio para pasar entre él y X porque X es un obstáculo hasta que B se compromete por sotavento de X (ver la respuesta 1 arriba).

Cuando B entra en la zona, se compromete por el exterior de Y y la regla 18.2(b) exige que dé a Y espacio en baliza, tanto si el compromiso entre ellos se rompe posteriormente como si no. Si B no ha podido dar espacio en la baliza desde el momento en que se estableció el compromiso, no está obligado a dar espacio en la baliza, ver la regla 18.2 (f). Sin embargo, si B puede dar espacio a Y reduciendo la velocidad y luego orzando a popa de X, la regla 18.2(f) no se aplicará y, si B no lo hace, infringirá la regla 18.2(b). La presencia de X puede significar que tanto B como Y tengan que pasar por el lado equivocado de la baliza.

*Un barco en regata es un obstáculo para otros barcos si y sólo si se les exige que se mantengan separados de él.*

## TR CALL H2

**Regla 15 Adquirir derecho de paso**

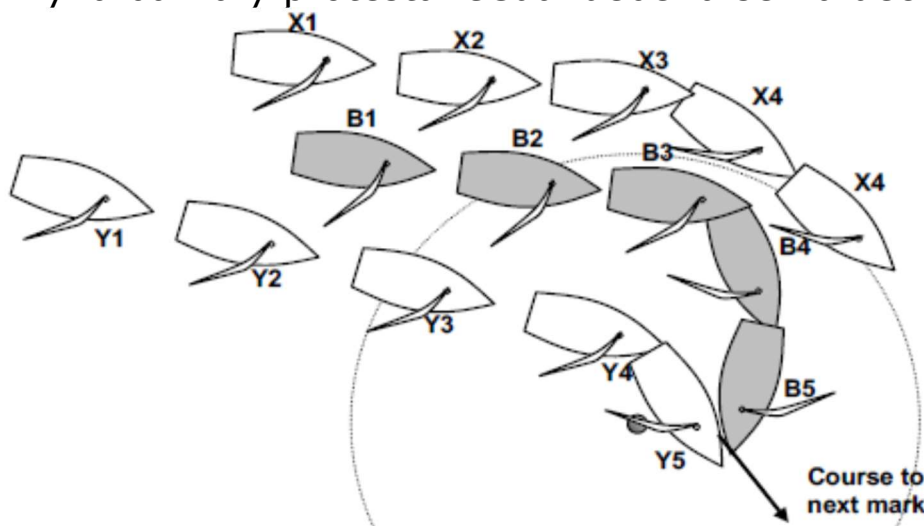
**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 31 Tocar una baliza**

**Regla 43 Exoneración**

### Pregunta

Tres barcos, B, X e Y se están acercando a una baliza de desmarque que deben dejar por estribor. El rumbo debido después de la baliza es un través abierto amurados a babor. La regla 17 no se aplica a B. Cuando B llega a la zona, Y está libre a popa. Cuando Y está junto a la baliza, B se aleja y traslucha para evitar que Y pase entre él y la baliza. "Y" toca a B y la baliza y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta

Se debe penalizar a B.

Cuando B llega a la zona, está libre a proa de Y, quien está obligado a partir de entonces a dar a B espacio en baliza. Cuando Y establece un compromiso interior, también le tiene que dar a B espacio para navegar a su rumbo debido. "Y" lo hace y no infringe la regla 18.2(b) o (c). Cuando B traslucha, inicialmente debe dar espacio a Y para que se mantenga separado; no lo hace e infringe la regla 15. Después de la posición 4, B no tiene derecho a exoneración según la regla 43.1(b) porque ya no está navegando a su rumbo debido o



dentro del espacio en baliza al que tiene derecho. "Y" infringe las reglas 10 y 31. Mientras navega dentro del espacio al que tiene derecho por parte de B según la regla 15, está exonerado según la regla 43.1(b).

***[No hay decisión H3]***

## TR CALL H4

**Regla 18.1 Cuándo se aplica la regla 18**

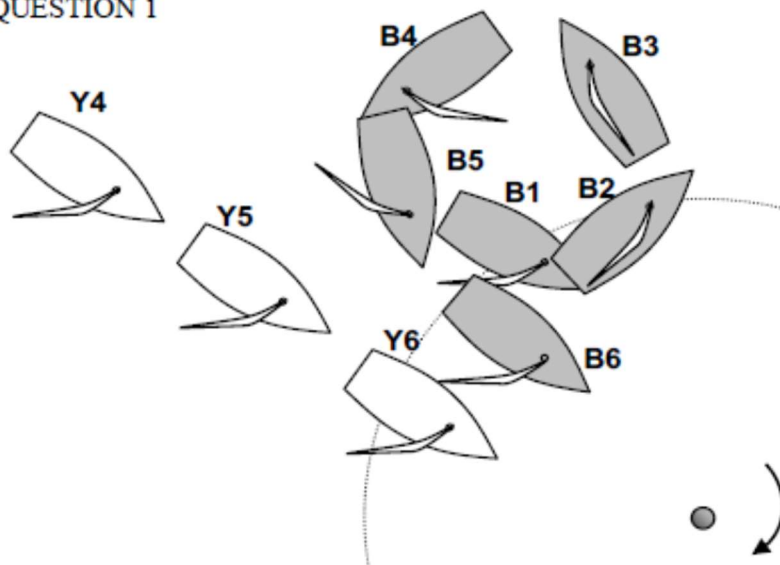
**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 21.2 Penalizarse**

### **Pregunta 1**

B, amurado a babor, está muy por delante de Y y a dos esloras de casco de la baliza, que debe dejarse por estribor. B luego realiza una penalización de un giro en sentido antihorario. Poco después de que B completa su penalización, "Y" está dentro de la zona y tiene un compromiso interior con B. "Y" pide espacio en baliza. B da espacio y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

QUESTION 1



### **Respuesta 1**

No hay penalización.

Cuando B pasa de proa a viento entre las posiciones 2 y 3, la regla 18.2(b) deja de aplicarse (ver la regla 18.2(d)) y B ya no tiene derecho a espacio en baliza. Además, cuando B sale de la zona en la posición 3, no hay ningún barco en la zona y la regla 18 deja de aplicarse. Mientras B está realizando su penalización, está sujeto a la regla 21.2 y es un barco que se mantiene separado. Antes de la posición 4,

los barcos se comprometen y, cuando completa su penalización en la posición 5, B da una voz pidiendo espacio en baliza, Cuando el primero de los barcos luego llega a la zona, la regla 18 se aplica de nuevo y B, como el barco exterior, también debe dar espacio en la baliza a Y según la regla 18.2(b).

### **Pregunta 2**

La situación es la misma excepto que la baliza se rodea a babor. En la posición 5, B pide espacio en baliza. Y da espacio en baliza y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

### **Respuesta 2**

No hay penalización.

Los barcos están comprometidos cuando el primero de ellos llega a la zona. Se aplica la regla 18.2 (b), e "Y" debe dar espacio en baliza a B.



está en la posición 4, el espacio en baliza aún no se ha dado por completo, por lo que la regla 18.2(b) todavía se aplica y la regla 18.2(d) no. B le da a Y espacio en baliza y espacio para que Y navegue a su rumbo debido como lo exige la regla 18.2(c)(2). B no infringe ninguna regla. En las posiciones 3 y 4, "Y" está navegando en su rumbo debido, por lo que navega dentro del espacio al que tiene derecho de B. Se debe exonerar a Y según la regla 43.1(b) por infringir la regla 10 con B.

Cuando un barco rodea una baliza a cierta distancia, especialmente una baliza de desmarque, su rumbo debido puede dejar de estar cerca de la baliza antes de dejar la baliza por el lado prescrito. En tal caso, la regla 18.2(b) todavía se aplica, pero el espacio en baliza al que tiene derecho ya no incluye espacio para navegar hacia la baliza.

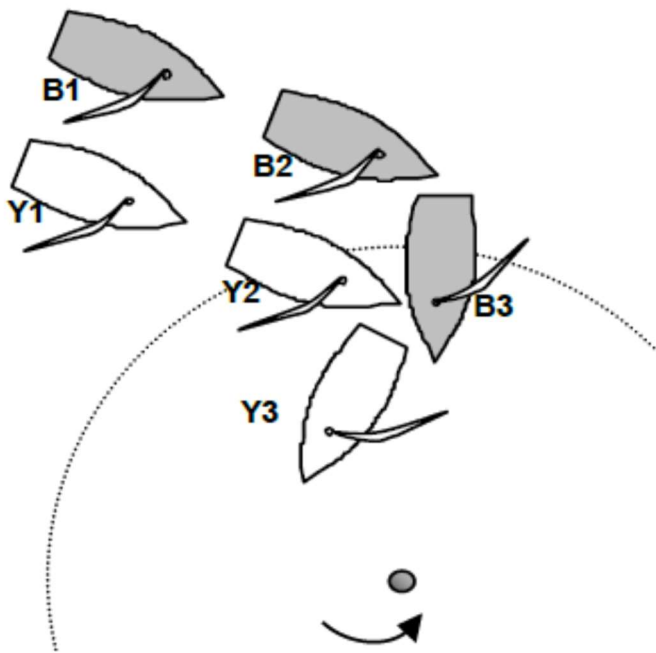
## TR CALL J1

### Regla 18.1 Cuándo se aplica la regla 18

### Rule 18.2 Dar espacio en baliza

#### Pregunta

B e "Y" están comprometidos, de través abierto amurados a babor hacia una baliza de sotavento, que deben dejar por babor. "Y" no tiene una restricción de rumbo debido y está siguiendo un rumbo aproximadamente a una eslora y media a barlovento de la baliza. "Y" mantiene su rumbo hasta que está a una eslora y media de la baliza, luego traslucha para dar espacio a la baliza B. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a Y.

La regla 18 empieza a aplicarse cuando uno de los barcos entra en la zona. A partir de ese momento "Y" debe navegar un rumbo para dar espacio en baliza a B. Al mantener su rumbo a la posición 2, Y infringe la regla 18.2 (b).

No es significativo si B ha pedido espacio o no.

*Un barco obligado a dar espacio en baliza lo está desde el momento en que la regla 18 empieza a aplicarse.*

## TR CALL J2

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

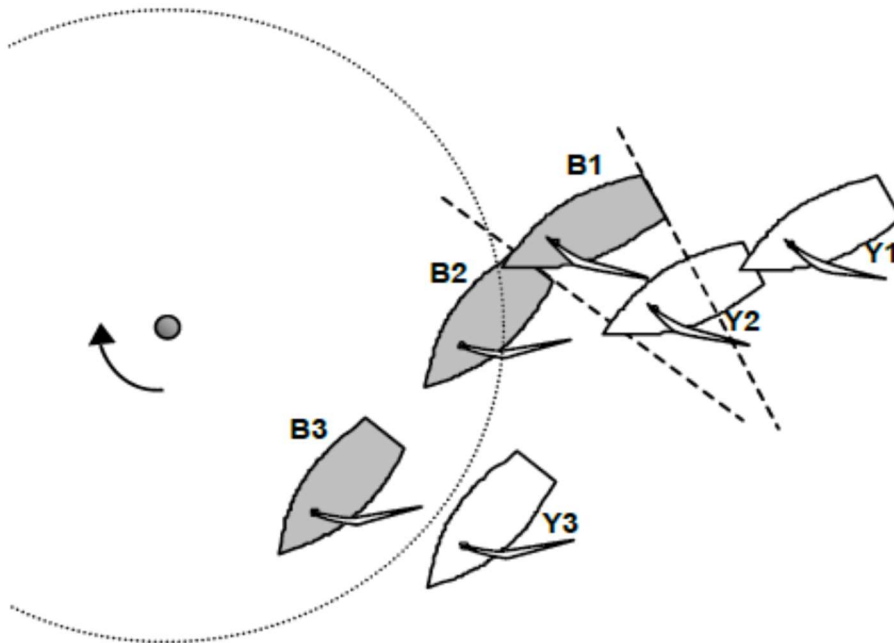
**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 43 Exoneración**

**Definición espacio en baliza**

### **Pregunta**

B e Y se están acercando a una baliza de sotavento que deben dejar por estribor. Cuando B llega a la zona, está libre a proa de Y. B arriba y, en la posición 2, el barco "Y" establece un compromiso por sotavento. B mantiene su rumbo y poco tiempo después "Y" necesita cambiar de rumbo para evitarle. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

Se debe penalizar a B.

Cuando B llega a la zona, empieza a aplicarse la regla 18 y se exige que Y le dé espacio a B, cosa que hace. Desde la posición 2, B es un barco a barlovento y debe mantenerse separado de Y según la regla 11. B no lo hace e infringe la regla 11. La respuesta es la misma si los barcos se comprometen en la posición 1. El espacio en baliza incluye el



espacio para que B navegue hacia la baliza, pero como navega por debajo de su rumbo a la baliza no está navegando dentro del espacio en baliza al que tiene derecho y no está exonerado de acuerdo con la regla 43.1 (b) por infringir la regla 11.

## TR CALL J3

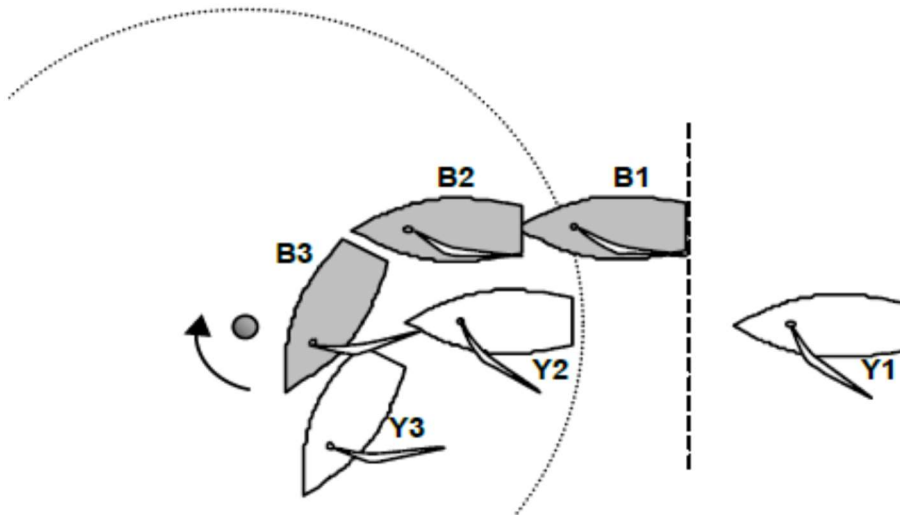
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 43 Exoneración**

### Pregunta

B está en un través libre a proa de Y cuando entra en la zona de una baliza de sotavento. El rumbo de B le llevará a barlovento de la baliza. Disminuye la velocidad e "Y" se compromete a sotavento y aproximadamente a media eslora de él. B ahora arriba mucho para rodear la baliza. "Y" reacciona inmediatamente, pero no puede dar espacio. El barco "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta

Se debe penalizar a Y.

El barco "Y" debe dejar a B espacio para que navegue hasta la baliza. En la posición 2, no lo hace e infringe la regla 18.2(b). Cuando B arriba después de la posición 2, infringe la regla 11 (una regla de la Sección A de la Parte 2). Sin embargo, como B navega hacia la baliza, navega dentro del espacio en baliza al que tiene derecho y está exonerado de conformidad con la regla 43.1(b).

## TR CALL J4

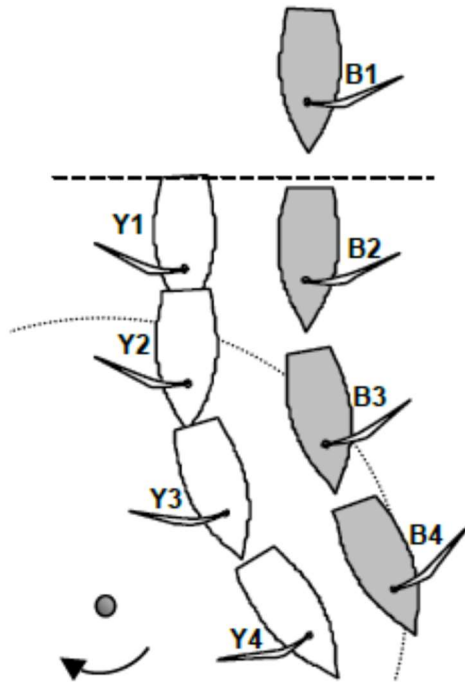
### Regla 10 En bordadas opuestas

### Regla 18.1 Cuándo se aplica la regla 18

### Regla 18.2 Dar espacio en baliza

#### Pregunta

Los barcos Y, a babor, y B, a estribor, navegan en rumbo paralelo en un través y se acercan a una baliza de sotavento que deben dejar por estribor. "Y" está libre a proa cuando llega a la zona. "Y" disminuye la velocidad y B se compromete por el exterior. El barco "Y" ahora navega más allá de la baliza y orza ligeramente. B tiene que alterar el rumbo y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a Y.

Cuando Y llega a la zona, está amurado a babor y debe mantenerse separado. Sin embargo, tiene derecho a espacio en baliza según la regla 18.2(b).

En la posición 2, "Y" está navegando su rumbo hacia la baliza y permanece la obligación de B de darle espacio en baliza.

Después de la posición 3, "Y" ya no navega hacia la baliza, ni la está rodeando. "Y" debe mantenerse separado según la regla 10, y al hacer que B tenga que alterar el rumbo, "Y" no se mantiene separado.

## TR CALL J5

**Regla 10 En bordadas opuestas**

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

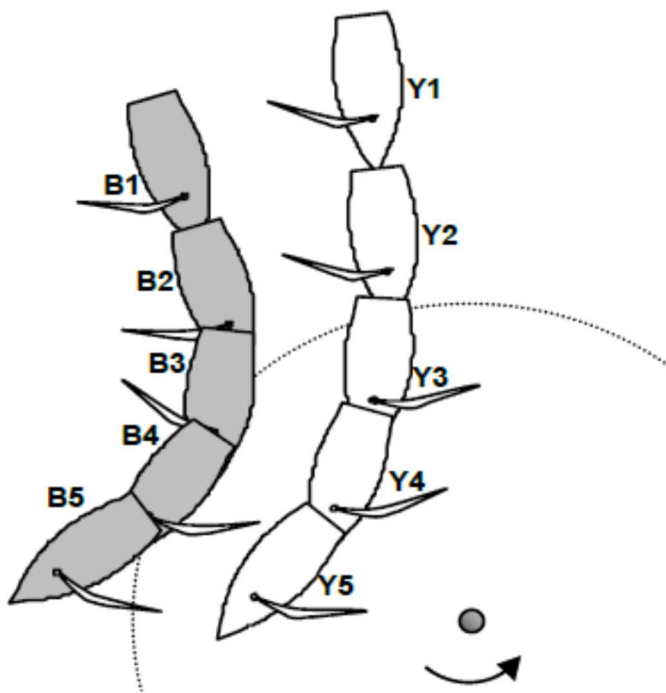
**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla D1.1 Supresión de la regla 18.4**

**Definiciones compromiso**

### **Pregunta**

Y y B están comprometidos, de través amurados a babor hacia una baliza de sotavento que deben dejar por babor. Cuando está dentro de la zona, Y traslucha a estribor y altera el rumbo hacia B. B se ve obligado a trasluchar, e Y luego orza a B alejándose de la baliza. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

No hay penalización.

Desde la posición 2, se exige que B dé a "Y" espacio en baliza.

Cuando "Y" traslucha, adquiere el derecho de paso y B ahora también debe mantenerse separado. La regla 18.4 es suprimida por la regla D1.1(c), por lo que "Y" no tiene la obligación de trasluchar. La regla 17 no se aplica e "Y" puede navegar más al viento que su rumbo debido.

"Y" tiene derecho a orzar desde la posición 3 siempre y cuando le dé a B espacio para que se mantenga separado.

## TR CALL J6

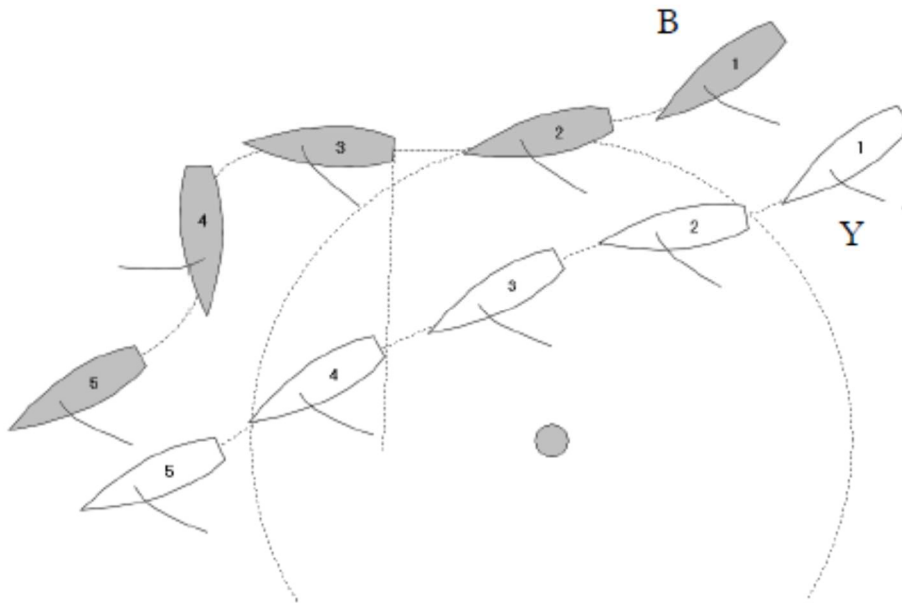
**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

**Regla 18.1 Cuándo se aplica la regla 18**

**Definiciones compromiso**

### **Pregunta 1**

Y y B están comprometidos y acercándose a una baliza de sotavento que deben dejar por babor. La regla 17 no se aplica a Y. En la posición 3, B orza y rompe el compromiso. En la posición 4, B traslucha a babor y, antes de cambiar de bordada, los barcos vuelven a comprometerse. "Y" mantiene su rumbo y grita "estribor". B traslucha para mantenerse separado. Hay una protesta válida. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

No hay penalización. B arriba antes de trasluchar en la posición 4 y crea un nuevo compromiso. Durante un tiempo muy corto, B e Y están en la misma bordada, tiempo durante el cual "Y" está obligado por la regla 17 a no navegar más al viento que su rumbo debido. Cuando casi inmediatamente después B cambia de bordada (posición 4), la regla 17 deja de aplicarse y permanece inaplicable mientras los barcos permanezcan comprometidos.

**Pregunta 2**

¿La respuesta sería la misma si ninguno de los barcos estuviera en la zona?

**Respuesta 2**

Sí



## TR CALL J7

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

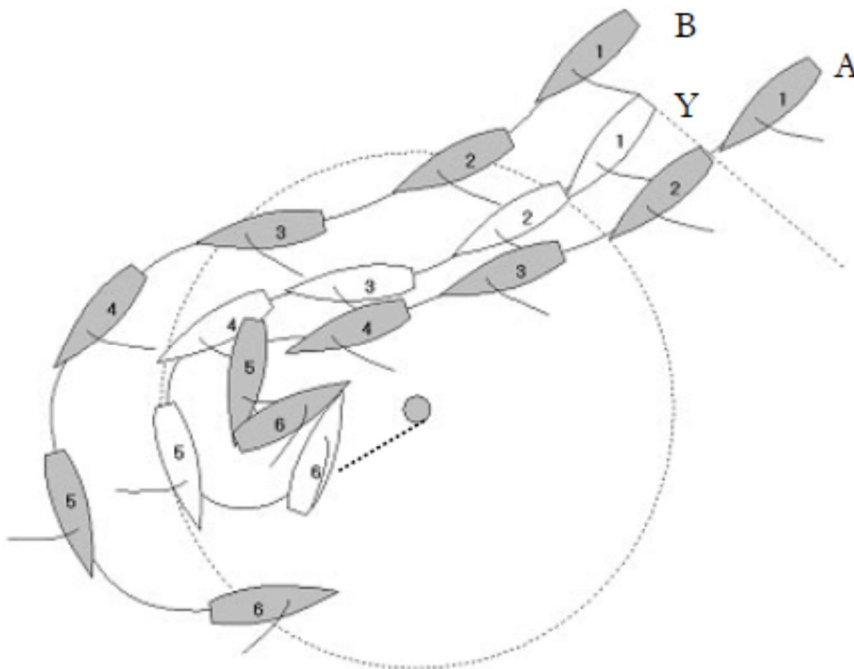
**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 43 Exoneración**

### **Pregunta**

Cuando Y alcanza la zona de una baliza de sotavento que debe dejarse por babor, está libre a proa de A y se compromete con B a barlovento. La regla 17 no se aplica entre Y y B. "Y" orza a B alejándose de la baliza sin infringir la regla 16. Y permanece dentro de la zona, y luego traslucha y regresa para impedir a A rodear la baliza por el interior. Después de la trasluchada, Y orza rápidamente, claramente más al viento que su rumbo debido para rodear la baliza, sin dejar espacio a A para que se mantuviera separado. Hay contacto entre Y y A. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

Se debe penalizar a Y.

Debido a que A estaba libre a popa de Y en la zona, la regla 18.2(b) exige que a partir de entonces dé a Y espacio en la baliza. Además, desde la posición 4 cuando se compromete por el interior de Y, la regla 18.2(c) exige que A le dé a Y espacio para navegar a su rumbo debido. Sin embargo, Y infringe la regla 16.1 cuando orza y no le da espacio a A para que se mantenga separado y, debido a que no está navegando en su rumbo debido ni rodeando la baliza, no está exonerado de conformidad con la regla 43.1(b). Como Y no le dio a A el espacio que necesitaba para que se mantuviera separado, A está exonerado según la regla 43.1(b) por infringir la regla 11.

*Un barco con derecho a espacio en baliza está exonerado según la regla 43 por infringir la regla 16.1 cuando su cambio de rumbo es consistente con navegar dentro del espacio en baliza al que tiene derecho o, si se aplica la regla 18.2(c), cuando es consistente con navegar a su rumbo debido.*

## TR CALL J8

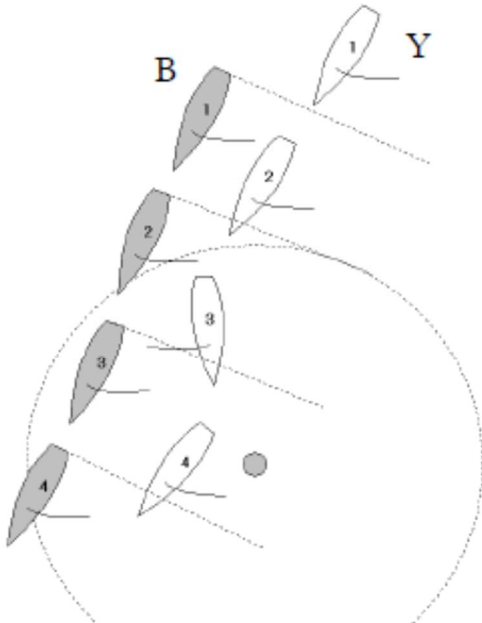
### Regla 17 Rumbo debido

#### Pregunta

Al acercarse a una baliza de sotavento que debe dejar a babor, Y establece un compromiso por sotavento con B desde libre a popa antes de que B entre en la zona. El barco "Y" luego traslucha a babor y, mientras todavía está comprometido, traslucha de nuevo a estribor.

"Y" no rodea la baliza, sino que continúa a estribor, navegando así más al viento que rumbo debido (por encima de su rumbo debido).

B presenta una protesta válida. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

No hay penalización.

Cuando "Y" establece por primera vez el compromiso, está sujeto a la regla 17 y no puede navegar más al viento que

un rumbo debido. Una vez que "Y" traslucha, la regla 17 ya no se aplica porque los barcos están en bordadas opuestas.

Cuando Y vuelve a virar a estribor, la regla 17 no se aplica porque una vez que la regla 17 se ha desactivado, nunca se vuelve a activar durante el mismo compromiso. Y tiene derecho a navegar más al viento que su rumbo debido.

## TR CALL J9

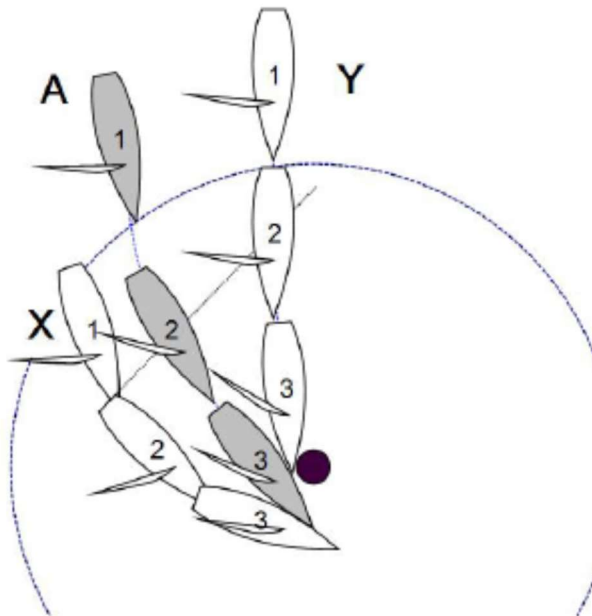
**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 18.2 Dar espacio en baliza**

**Regla 43 Exoneración**

### **Pregunta 1**

X entra en la zona de una baliza de sotavento que debe dejar a babor libre a proa de A e Y. X reduce la velocidad a sotavento de la baliza en un intento de atrapar a A fuera de ella y dejar que su compañero de equipo, Y, adelante a A. Hay contacto entre los tres barcos e Y golpea la baliza. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta 1**

Se debe penalizar a A y a Y.

Y infringe las reglas 18.2(b) y 18.2(c)(2) porque no le da espacio en la baliza a X. No está exonerado según la regla 43.1(a) ya que podría haber cumplido con esas reglas si hubiera pasado por el otro lado de la baliza.

A infringe las reglas 11 y 18.2(c)(2) contra X y la regla 18.2 (b) contra X e Y. En ningún caso tiene derecho a exoneración.

Aunque X es un obstáculo para A y para "Y", la regla 19 no se aplica (ver la regla 19.1 (b)).

**Pregunta 2**

Si Y navega por el lado equivocado de la baliza para evitar una colisión múltiple, ¿la decisión sería la misma?

**Respuesta 2**

No. Se debería penalizar a A solamente. Y no infringe ninguna regla.

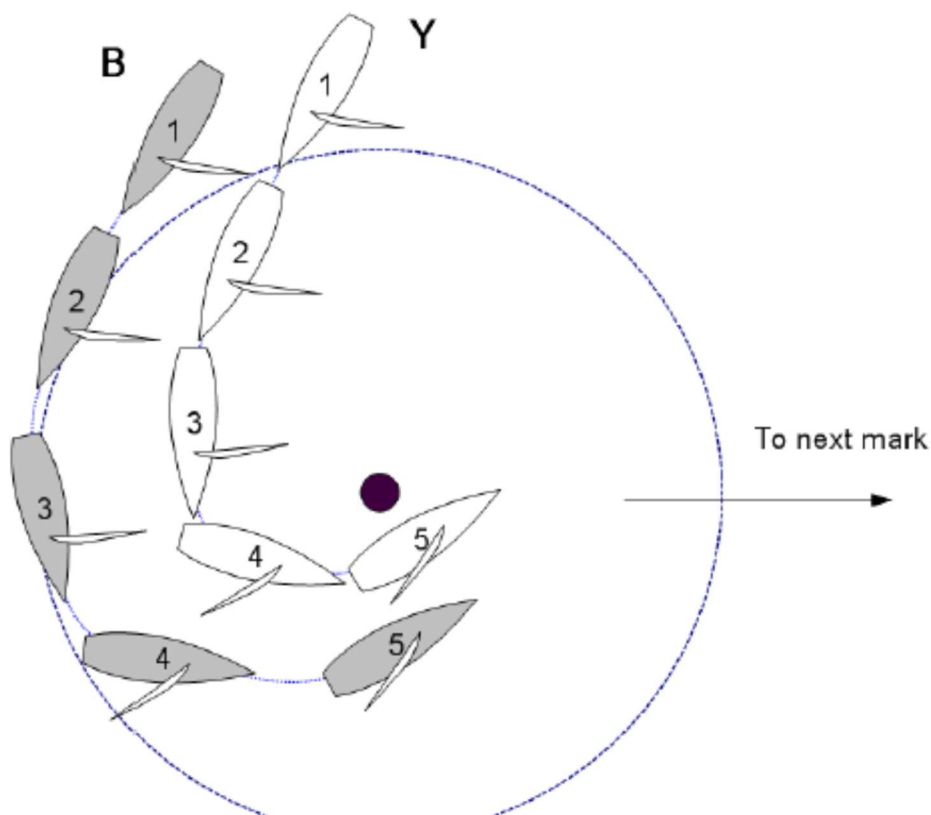
## TR CALL J10

### Rule 18.2 Dar espacio en baliza

### Definiciones espacio en baliza, navegar el recorrido

#### Pregunta

Cuando Y entra en la zona de una baliza de sotavento, B e Y están comprometidos amurados a estribor con Y en el interior. "Y" está sujeto a la regla 17. Después de la posición 3, "Y" traslucha para rodear la baliza. B traslucha al mismo tiempo y se compromete por el exterior de Y. Cuando Y pasa la baliza, B orza por encima de su rumbo hacia la siguiente baliza. Y responde inmediatamente y se mantiene separado. Hay una protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

No hay penalización.

Cuando Y entra en la zona, se compromete por el interior de B y la regla 18.2(b) exige que B le dé espacio en baliza a Y a partir de entonces. Y tiene derecho a espacio para rodear la baliza según sea necesario para navegar el recorrido, tal como se define, y sin tocar la baliza. Un barco navega el recorrido cuando un hilo que representa su trayectoria y se tensa pasa la baliza en el lado requerido. B le da a Y este espacio y espacio para que Y se mantenga separado como lo exige la regla 16.1. El barco "B" no infringe ninguna regla.



## TR CALL K1

**Regla 28.1 Navegar el recorrido**

**Regla 44.2 Penalizaciones de uno y dos giros**

**Regla D1.1 Interferir con otro barco**

**Regla D3 Puntuación de una prueba**

**Definiciones Terminar**

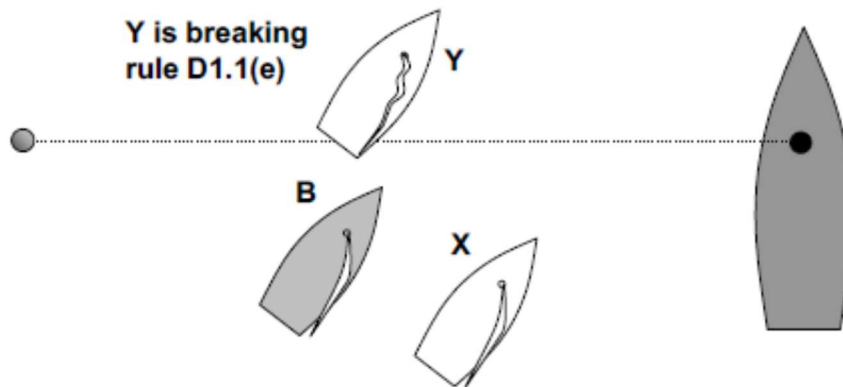
### **Pregunta 1**

¿Cuáles son las obligaciones en un barco que ha terminado?

### **Respuesta 1**

Después de que un barco ha terminado, si actúa para interferir con un barco que no ha terminado, infringe la regla D1.1(e). Tales acciones incluyen orzar o acuartelar sus velas, o navegar de tal manera que pueda ralentizar al otro barco o hacer que el otro barco tenga que evitarle. Sin embargo, no infringe la regla D1.1(e) si sus acciones no pueden evitarse razonablemente; por ejemplo, si necesita virar para evitar el contacto con el barco de llegadas o para mantenerse separado de un barco con derecho de paso.

"Y" está infringiendo la regla D1.1(e)



### **Pregunta 2**

¿Hay un lado prescrito de la línea de llegada para completar una penalización?

### **Respuesta 2**

No. La Regla 44.2 exige que, después de que se complete la penalización, el casco del barco debe estar completamente

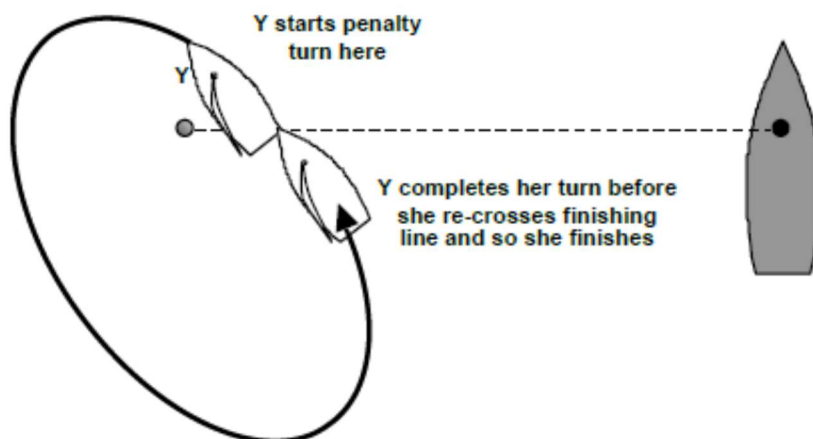
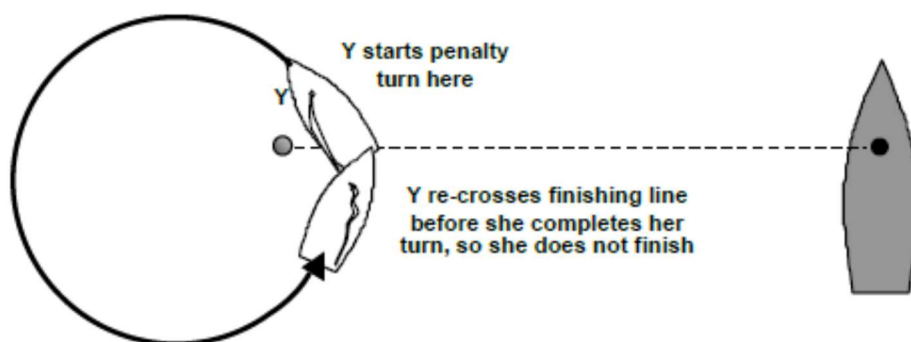
en el lado del recorrido de la línea de llegada antes de que cruce la línea de llegada para terminar. Ver diagrama.

### Pregunta 3

¿Puede un barco que tiene que ejecutar una penalización navegar alrededor de una baliza de llegada mientras ejecuta la penalización?

### Respuesta 3

Sí. Ninguna regla prohíbe esto y su recorrido sigue cumpliendo con la regla 28.1. Sin embargo, debe completar la penalización antes de volver a cruzar la línea de llegada para terminar.



### Pregunta 4

Si un barco vuelve a cruzar la línea de llegada antes de completar su penalización, ¿qué deben hacer el comité de regatas y los árbitros?

### Respuesta 4

Los árbitros deben juzgar si la penalización se completó antes de cruzar la línea de llegada y, en caso contrario, deben informar de ello al comité de regatas.

Si el barco no termina en la línea de llegada de acuerdo con la definición, debe recibir puntos iguales al número de barcos que tienen derecho a competir (ver la regla D3.1 (a)).

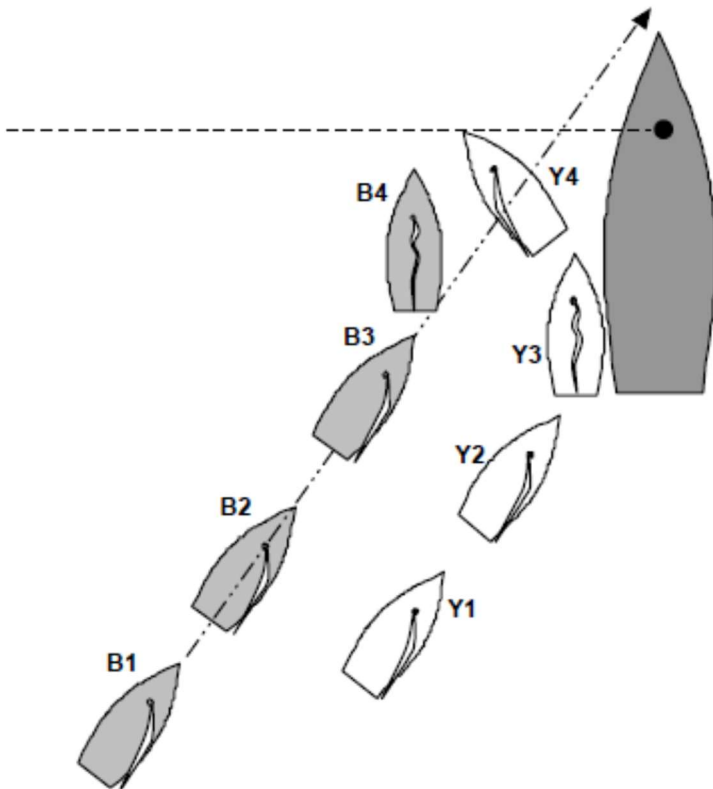
*Un barco completa una penalización cuando, si traslucha primero, alcanza un rumbo de ceñida después de virar, o, si vira primero, su vela mayor se llena por el nuevo lado después de trasluchar.*

## TR CALL K2

### Rule 20 Espacio para virar en un obstáculo

#### Pregunta

Y y B están amurados a babor hacia el barco del comité en el extremo de estribor de la línea de llegada. B puede buscar el barco del comité, pero "Y", el barco de sotavento, no puede. Y navega hasta este barco y pide espacio para virar. B no responde. Y grita por segunda vez, orza y pasa de proa al viento, tras lo cual B vira y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a ambos.

Debido a que B puede ir directo al barco del comité, que es una baliza, "Y" no tiene derecho a pedir espacio para virar. "Y" infringe la regla 20.1 al dar la voz. Sin embargo, cuando un barco pide espacio para virar, la regla 20.2(b) exige que el barco llamado responda a la voz sin importar si cumple con los requisitos de la regla 20.1. El barco "B" no lo hace e infringe la regla 20.2(b).



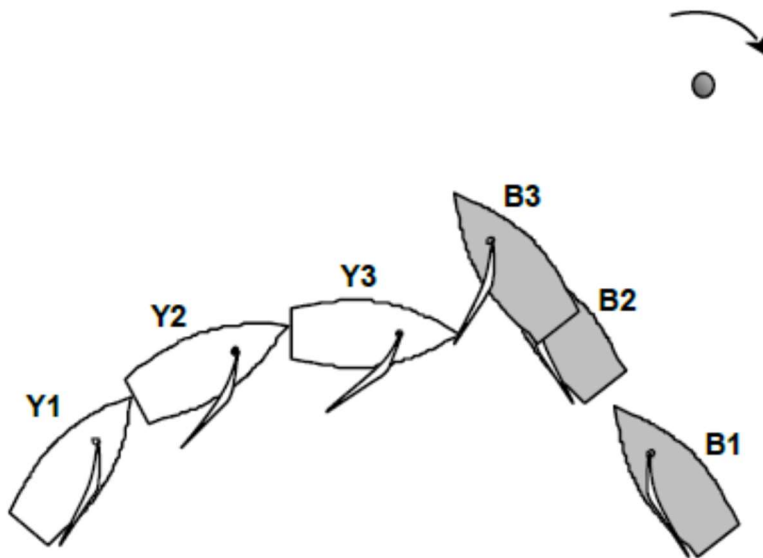
## TR CALL L1

### Regla 43 Exoneración

#### D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

##### Pregunta

Al acercarse a una baliza de barlovento, el barco "Y", amurado a babor, arriba para pasar por la popa de B, que está a estribor. "Y" se mantiene separado cuando el tripulante de B empuja repentinamente su botavara y hace retroceder su vela mayor, y su botavara golpea el aparejo de Y. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



##### Respuesta

Y infringe la regla 10, pero se ve obligado a hacerlo por la acción de B que es una infracción de la deportividad. Se debe penalizar a B según la regla D2.3(g) y exonerar a "Y" según

la regla 43.1(a). (Ver también el caso 73 de World Sailing y la decisión (Call) A4)

*Cuando un barco con derecho de paso continúa navegando a su rumbo pero mediante una acción deliberada que no puede tener otra intención que causar contacto con un barco que debía mantenerse separado y que de otro modo se habría mantenido separado, se trata de una infracción de la deportividad.*

## TR CALL L2

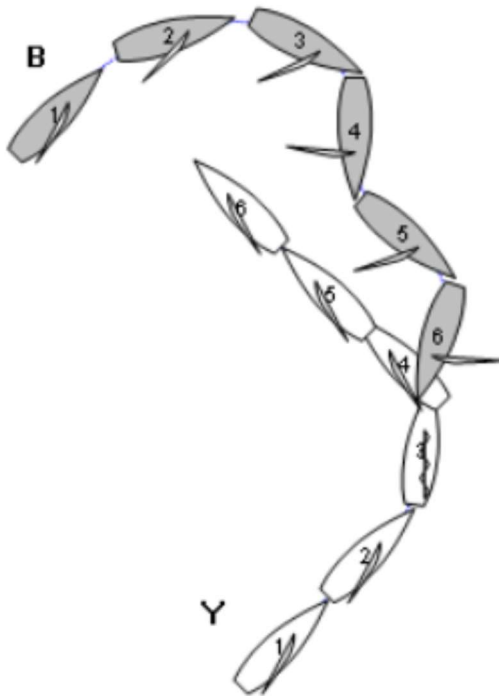
**Regla 21.2 Penalizarse**

**Regla 23.2 Interferir con otro barco**

**Regla 44.2 Penalizaciones de uno y dos giros**

### Hechos

En una ceñida a barlovento, B está amurado a babor y está bien alejado de otros barcos. Se aparta para ejecutar una penalización. "Y" vira a estribor en rumbo de colisión con B. B orza para mantenerse separado de Y, luego traslucha y completa rápidamente su penalización. Hay una protesta.



### Decisión

No hay penalización.

Desde la posición 2, B se está penalizando.  
Consultar la respuesta 3 de la decisión L5.

Mientras B está ejecutando su penalización, debe mantenerse separado de Y; lo hace orzando y cumple con la regla 21.2. Entonces cumple con la regla 44.2 completando rápidamente su penalización.



El barco "Y" está navegando a su rumbo debido en todo momento. Por lo tanto, la regla 23.2 no se le aplica y él no infringe ninguna regla.

Cuando un barco que está bien alejado de otros barcos comienza a dar un giro de penalización y las acciones de otro barco hacen que interrumpa su giro para cumplir con la regla 21.2, cumple con la regla 44.2 si luego completa su penalización inmediatamente.

## TR CALL L3

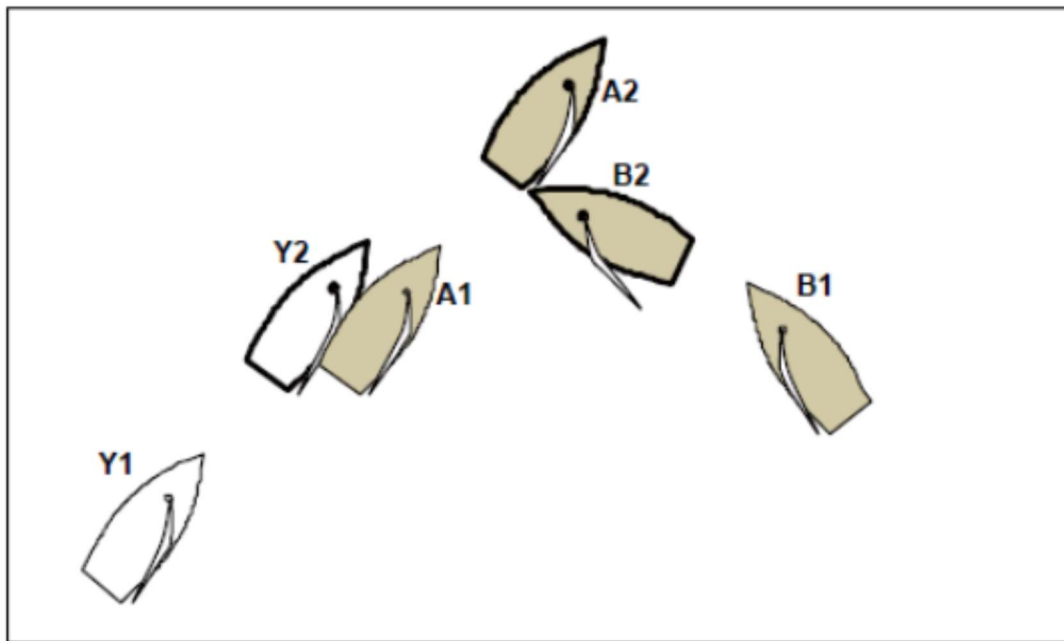
### Regla 10 En bordadas opuestas

### Regla D1.2 Protestas

### Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

#### Pregunta

En una ceñida a barlovento, A está por delante de Y amurado a babor. B está amurado a estribor en un rumbo de colisión con A. El barco "Y" se mantiene separado navegando para pasar por detrás de B. Cuando está a 3 esloras de A, B arriba hasta un rumbo de colisión con Y. El barco "Y" no necesita alterar el rumbo inmediatamente. Cuando B pasa por detrás de A, hay contacto. El barco Y vira y protesta ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a A.

La protesta de Y es válida según la regla D1.2(a) porque hay contacto entre barcos del otro equipo. No se aplica la regla D1.3(d). Se debe penalizar al barco que infringe una regla. En este caso, A infringe la regla 10. Si no hay protesta, los árbitros pueden actuar según la regla D2.3(b) y penalizar al barco que infringe una regla.

## TR CALL L4

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

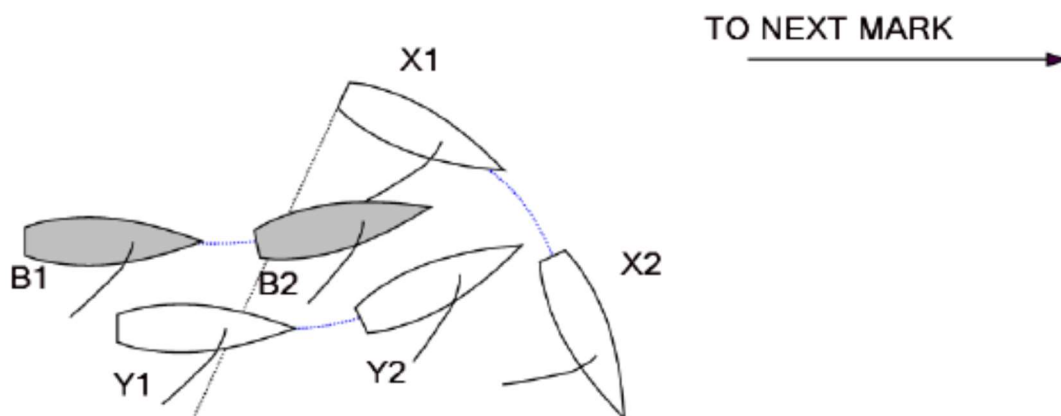
**Regla 17 En la misma bordada, rumbo debido**

**Regla D1.3 Penalizaciones**

**Definiciones Rumbo debido**

### Pregunta 1

X navega para apartarse y penalizarse. "Y" se compromete a sotavento de X y B y está sujeto a la regla 17 para ambos compromisos. Y y B están navegando a rumbo debido e "Y" va a hacer contacto con X si mantiene su rumbo. "Y" orza cuando está a dos esloras de X y, como resultado, Y y B pasan por detrás de X. B se mantiene separado de Y y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



### Respuesta 1

Se debe penalizar a X. X se compromete a barlovento de "Y" y debe mantenerse separado de él. Como Y tiene que orzar para evitar a X, X no se mantiene separado e infringe la regla 11.

Aunque el incidente es entre X e Y, que son barcos del mismo equipo, también involucra a B. Sólo debido a que X infringe la regla 11 resulta que el rumbo debido de Y es orzar para evitarle y esta orzada afecta directamente a B. Si X se estuviera manteniendo separado de Y, la orzada de Y infringiría la regla 17. Por lo tanto, la regla D1.3(d) no se aplica y se penaliza a X.

## **Pregunta 2**

Las circunstancias de la pregunta 1 son las mismas, excepto que la regla 17 no se aplica entre Y y B, y sólo se aplica entre X e Y. ¿Cuál debería ser la decisión?

## **Respuesta 2**

No hay penalización. Por lo que se refiere a su compromiso con B, "Y" tiene derecho de paso y no está sujeto a la regla 17; por lo tanto, los árbitros no pueden asumir que el cambio de rumbo de Y se debe a la proximidad de X. Aunque la regla 17 se aplica entre Y y X, "Y" cumple con la regla ya que, cuando orza, navega rápidamente a popa de X.

*Cuando un barco altera el rumbo para evitar a otro barco de su mismo equipo, si sólo lo hace porque el otro barco está infringiendo una regla y, como resultado directo, un barco de otro equipo debe alterar el rumbo, el incidente no es únicamente entre barcos del mismo equipo y la regla D1.3 (d) no se aplica.*

## TR CALL L5

### Regla 21.2 Penalizarse

### Regla 44.2 Penalizaciones de uno y dos giros

### Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros

#### Pregunta 1

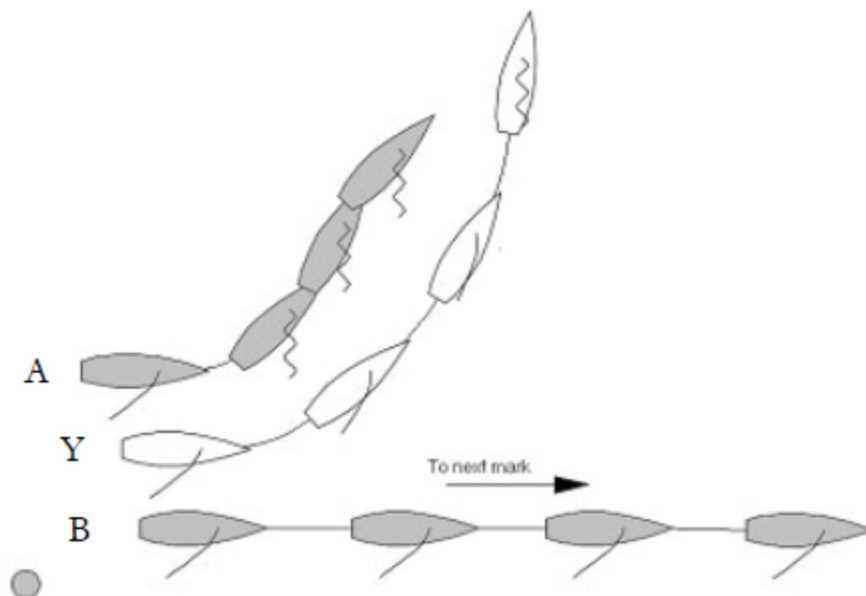
¿Cómo han de decidir los árbitros que un barco ha ejecutado una penalización correctamente según la regla 44.2?

#### Respuesta 1

Un barco ejecuta una penalización correctamente cuando, tan pronto como sea posible después de un incidente o después de ser penalizado por los árbitros, primero se separa claramente y luego realiza el número requerido de giros. Las respuestas a continuación aclaran estos requisitos.

#### Pregunta 2

A y B son oponentes de Y. La regla 17 no se aplica a "Y", que ha sido penalizado. A tiene que alterar el rumbo y reducir la velocidad para evitar al barco "Y" y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 2

Aunque Y no infringe ninguna regla de la Parte 2, no navega para separarse claramente lo antes posible. En la posición 1

sí puede reducir la velocidad, caer a popa de B y A y luego navegar libre.

Se debe penalizar a Y según la regla D2.3(f).

### **Pregunta 3**

¿Cuándo un barco está sujeto a la regla 21.2?

### **Respuesta 3**

La regla 21.2 empieza a aplicarse cuando un barco está girando claramente para penalizarse. Deja de aplicarse cuando el barco completa la última virada o trasluchada requerida o cuando deja de ejecutar su penalización antes de completarla.

### **Pregunta 4**

¿Cuándo pueden los árbitros tomar medidas contra un barco que no ha ejecutado correctamente una penalización?

### **Respuesta 4**

Los árbitros deben penalizar a un barco que no ejecute una penalización correctamente de la siguiente manera:

(a) según la regla D2.3(e) cuando el barco ha indicado claramente que va a penalizarse e infringe la regla D1.3(b)

(b) según la regla D2.3(f) cuando la penalización fue señalada por un árbitro y el barco infringe la regla D2.5.

En ambos casos, la infracción puede deberse a que no se ha separado bien lo antes posible, o a que no ha ejecutado correctamente la penalización de acuerdo con la regla 44.2.

*Un barco con derecho de paso que navega para separarse conserva el derecho de paso hasta que empiece a aplicársele la regla 21.2. Un barco que interfiere con otro barco mientras navega separado, cuando tiene una alternativa clara, no navega separado lo antes posible.*

**[No hay decisiones L6 y L7]**

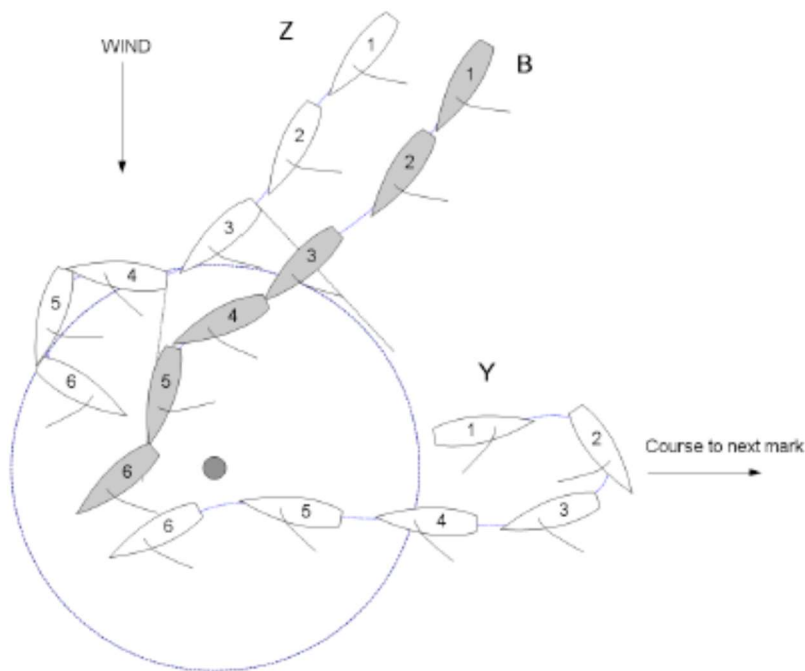
## TR CALL L8

### Regla 16.1 Alterar el rumbo

### Regla 23.2 Interferir con otro barco

#### Pregunta 1

Los barcos están en una baliza de sotavento que deben rodear a babor. Y y Z están en el mismo equipo. "Y" ha rodeado la baliza y está en el tramo hacia la siguiente baliza. El barco "Y" luego invierte su rumbo y regresa para atrapar a B para que su compañero Z pueda pasar a B. Entre las posiciones 5 y 6, B empieza a rodear la baliza, pero Y, un barco de sotavento con derecho de paso, se lo impide. B altera el rumbo para mantenerse separado y no hay contacto. B protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta 1

Se debe penalizar a Y.

En la posición 5, B está navegando en otro tramo del recorrido desde Y. B todavía está en el tramo de empopada e "Y" está en el tramo hacia la siguiente baliza. B es un barco de barlovento y debe mantenerse separado de "Y". En la posición 5, B tiene que orzar para mantenerse separado. El

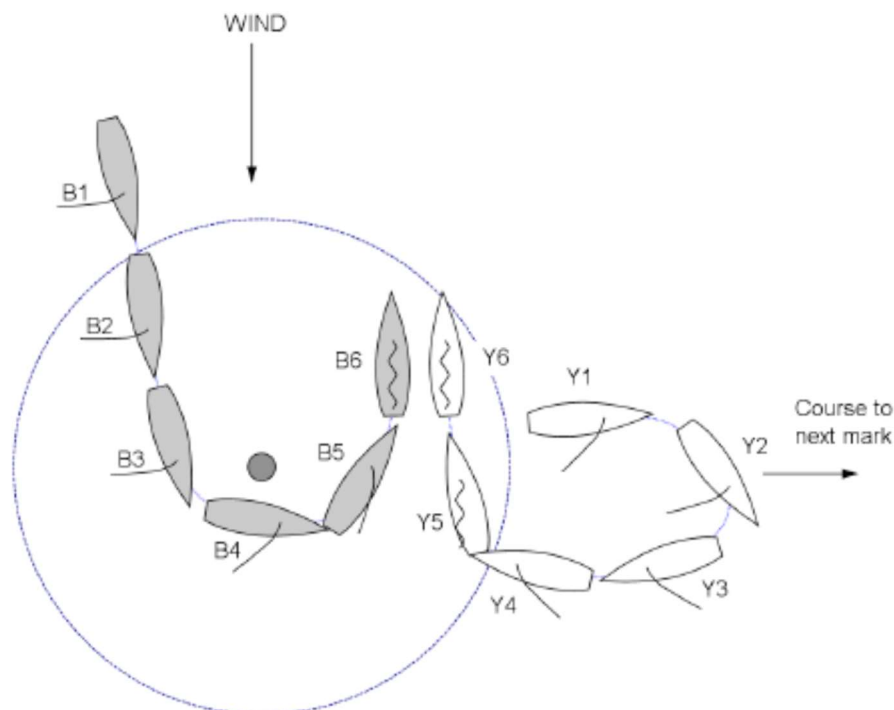
barco "Y" no estaba navegando a rumbo debido cuando hizo que B alterase el rumbo para evitarle. El barco "Y" ha infringido la regla 23.2.

Cuando, después de la posición 5, "Y" ya no puede pasar a barlovento de la baliza, los barcos ya no están claramente en diferentes tramos y la regla 23.2 ya no se aplica.

En la posición 6, B ya no navega en otro tramo del recorrido desde Y, porque Y ha regresado al tramo anterior y B aún no ha rodeado la baliza, ni navega hacia la siguiente baliza.

## Pregunta 2

Los barcos están en una baliza de sotavento que deben rodear a babor. El barco "Y" ha rodeado la baliza y está en el tramo hacia la siguiente baliza. Cuando B entra en la zona, "Y" arriba para trasluchar y navegar de regreso a la baliza para atrapar a B. B da la vuelta a la baliza y empieza a navegar hacia la siguiente baliza. Después de la posición 3, Y orza hasta un rumbo de colisión con B. Ambos barcos orzan proa al viento y no hay contacto. Azul protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?





## **Respuesta 2**

No hay penalización.

En la posición 4, B está rodeando la baliza por el lado prescrito y navega hacia la siguiente baliza. Los barcos ya no están en tramos diferentes. La regla 23.2 no se aplica. B está sujeto a la regla 10 e Y debe cumplir con la regla 16.1 cuando altera el rumbo. B se mantiene separado orzando e Y cumple con la regla 16.1 orzando para permitir que B se mantenga separado.

## TR CALL L9

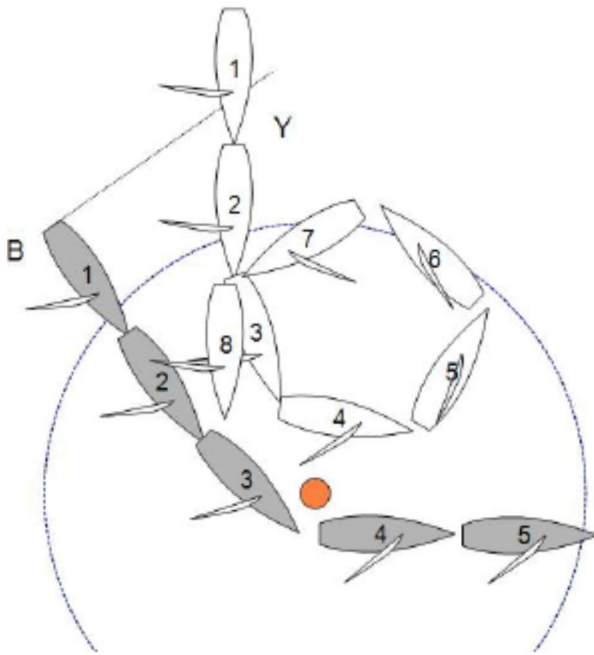
### Rule 18.2 Dar espacio en baliza

### Rule D1.3 Penalizaciones

### Rule D2.2 Protestas iniciadas por barcos

#### Pregunta

B e Y están comprometidos cuando B entra en la zona de una baliza de sotavento. B navega a un rumbo para pasar cerca de la baliza y, para evitar una colisión, "Y" navega por el lado equivocado de la baliza. Y protesta. Luego vira y traslucha para rodear la baliza por el lado prescrito. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a B.

La trayectoria navegada por "Y" después de la posición 3 era coherente con el requisito de evitar el contacto y luego continuar en la regata rodeando la baliza por el lado prescrito. "Y" no infringió ninguna regla. El recorrido de Y fue una consecuencia directa del hecho de que B no le había dado espacio en baliza y B infringió la regla 18.2(b). Por lo

tanto, la virada y la trasluchada de Y no fueron una penalización de un giro. Ningún barco se penalizó y se aplica la regla D2.2(c).

## TR CALL L10

**Regla 11 En la misma bordada, comprometidos**

**Regla 16.1 Alterar el rumbo**

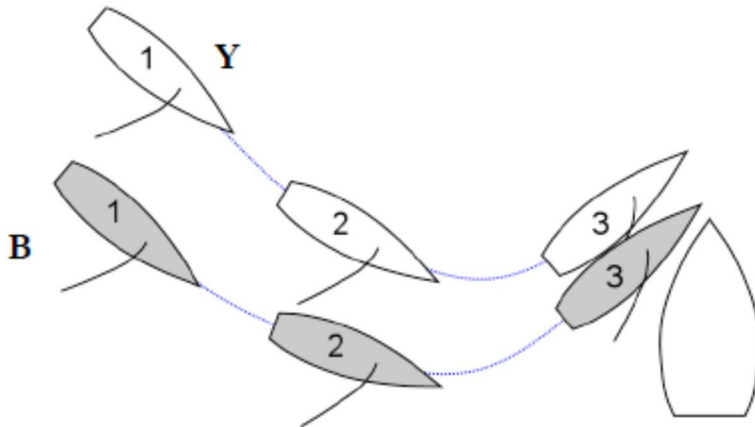
**Regla 19 Espacio para pasar un obstáculo**

**Regla 43 Exoneración**

### **Pregunta**

Y y B se comprometen amurados a babor y se acercan a un obstáculo que se puede pasar por cualquier lado. La regla 17 no se aplica a B.

B navega para pasar a sotavento del obstáculo pero desde la posición 2, B orza rápidamente para pasar a barlovento del obstáculo. El barco "Y" responde de inmediato, pero no puede mantenerse separado de B. Hay contacto entre ellos. Ambos barcos protestan. ¿Cuál debería ser la decisión?



### **Respuesta**

Se debe penalizar a B.

Cuando B altera el rumbo para pasar a barlovento del obstáculo, debe dejar espacio a Y para que se mantenga separado de acuerdo con la regla 16.1. B no lo hace e infringe la regla 16.1.

El barco "Y" infringe la regla 11, pero B estaba obligado a darle espacio para mantenerse separado, por lo que "Y" queda exonerado de acuerdo con la regla 43.1(b). El barco

"Y" también infringe la regla 19.2(b), pero se vio obligado a hacerlo por la infracción de la regla 16.1 por parte de B, por lo que está exonerado de conformidad con la regla 43.1(a).

*Cuando un barco con derecho de paso en un rumbo para pasar por un lado de un obstáculo cambia de rumbo para pasar por el otro lado, debe cumplir con las reglas aplicables de la Sección A o B de la Parte 2.*

## TR CALL M1

### Regla D1.2 Protestas y solicitudes de reparación

#### **Pregunta 1**

Un miembro de un equipo es testigo del contacto entre dos barcos del otro equipo y protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?

#### **Respuesta 1**

Debido a que hubo contacto entre dos barcos del otro equipo, el barco tiene derecho a protestar según la regla 60.1 modificada por la regla D1.2(a) aunque no estuvo involucrado en el incidente. Se debe penalizar al barco que infringió una regla.

#### **Pregunta 2**

El barco A hace contacto con el barco Y y le protesta. Los árbitros juzgan que es culpa de un tercer barco B y ha infringido una regla. ¿Cuál debería ser la decisión?

#### **Respuesta 2**

Se debe penalizar al barco B.

*No hay ningún requisito de que el barco que protesta tenga que identificar al barco que ha infringido una regla. Siempre que la protesta se realice correctamente, los árbitros juzgarán el incidente y sancionarán a cualquier barco que haya infringido una regla.*

## TR CALL M2

### Regla D2.2 Protestas iniciadas por barcos

#### **Pregunta 1**

Hay un posible incidente entre los barcos B e Y, ninguno de los cuales protesta en ese momento. Otro barco del equipo de B grita '¡Protesta! ¡venga, protesta! Como consecuencia de ese consejo, B protesta. ¿Es válida esta protesta?

#### **Respuesta 1**

No. Se debe señalar "No hay penalización". Para cumplir con la regla D2.2(a), un barco que tenga la intención de protestar debe llamar al otro barco y mostrar de forma ostensible una bandera roja en la primera oportunidad razonable para cada una de esas cosas. Si la protesta se hace en respuesta al consejo de otro barco de su equipo, no es en la primera oportunidad razonable para cada una de las acciones.

#### **Pregunta 2**

Un barco tiene la intención de protestar, pero no sigue el procedimiento correcto. Luego continúa dando la voz de 'Árbitro', buscando una decisión sobre la protesta inválida. ¿Qué acción deben tomar los árbitros?

#### **Respuesta 2**

Deben señalar "No hay penalización". Aunque no se haya presentado una protesta válida, es apropiado señalar claramente al competidor que no se aplicará ninguna penalización.

## **TR CALL M3**

### **Regla D1.3 Penalizaciones**

### **Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros**

### **Regla D2.4 Señales de los árbitros**

#### **Pregunta**

El equipo A, B y C se está acercando a una baliza de barlovento que deben dejar babor amurados a estribor en un grupo. X ya ha rodeado la baliza, Y está amurado a estribor justo detrás del grupo y Z se está acercando a la baliza a babor a la misma altura que el grupo.

Z intenta virar dentro del grupo en la baliza y obliga a A, B y C a navegar más al viento que un rumbo de ceñida y por su exterior (por el exterior de Z) en la baliza.

Como resultado del incidente, Y adelanta a A, B, C y Z. Z completa una penalización de un giro. X e Y, ahora situados en primera y segunda posición, mantienen estos puestos hasta el final.

#### **Respuesta**

Cuando un barco infringe una regla y su equipo obtiene una ventaja a pesar de que él u otro barco del equipo están realizando una penalización, los árbitros deben sancionar al barco que ha infringido una regla, según la regla D2.3(c), sin una protesta de otro barco. Claramente, en este caso, el equipo de Z obtuvo una ventaja significativa como resultado de que Z infringiera la regla 18.3.

Cuando ninguna cantidad de vueltas adicionales puede cambiar el resultado de la prueba, los árbitros también deben actuar según la regla D2.4(c) mostrando una bandera blanca y negra e informando del incidente al comité de protestas. El comité de protestas puede entonces actuar conforme a la regla D3.1(e)(2) y aumentar los puntos de Z para revertir el resultado en el agua.

La acción de Z no necesita ser deliberada.



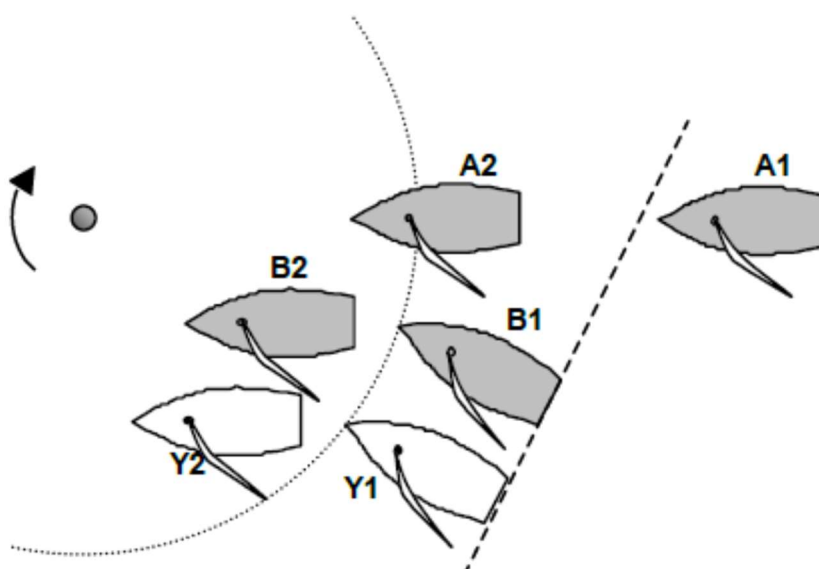
## TR CALL M4

### Regla 11 En la misma bordada, comprometidos Regla 18.2 Dar espacio en baliza

#### Pregunta

En una baliza de sotavento que debe dejarse por estribor, Y y B navegan a corta distancia, comprometidos amurados a estribor, cuando llegan a la zona. A se está acercando a la baliza en un través, navegando más rápido pero justo por detrás de Y y B cuando llegan a la zona.

B arriba, lo que le da a A espacio para rodear la baliza por el interior. "Y" protesta. ¿Cuál debería ser la decisión?



#### Respuesta

Se debe penalizar a B.

B es un barco que se mantiene separado con respecto a Y, pero Y debe darle espacio en baliza. Como A está libre a popa cuando Y y B llegan a la zona, debe dar espacio en baliza tanto a B como a Y.

Al hacer que Y tenga que dar espacio extra para que A rodee por el interior, B infringe la regla 11.

## **TR CALL M5**

**Regla 62 Reparación**

**Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros**

**Regla D3 Puntuación de una prueba**

### **Pregunta**

Durante la prueba, hay un contacto entre Y y B, y B sufre un pequeño agujero en una vela. Y tiene la culpa y es penalizado. En un tramo posterior, el agujero en la vela se convierte en una rifadura importante y B se ve obligado a retirarse. ¿Qué acción está disponible?

### **Respuesta**

Debido a que Y obtiene una ventaja cuando B se ve obligado a retirarse, los árbitros pueden iniciar la acción según la D2.3 (c) e informar el incidente al comité de protestas, que puede penalizar aún más a Y para lograr el resultado más justo. Ver la regla D3.1(2).

B también puede solicitar una reparación de conformidad con la regla 62.1 (b).

***[No hay decisión M6]***

## **TR CALL M7**

**Regla 44.2 Penalizaciones de uno o dos giros**

**Regla D1.3 Penalizaciones**

**Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros**

**Regla D2.4 Señales de los árbitros**

**Regla D2.5 Penalizaciones impuestas por los árbitros**

### **Hechos**

En la salida de una prueba, B es OCS y ha ejecutado una penalización de dos giros según la regla D2.5. B inmediatamente arriba, traslucha y vira, pero luego navega hacia el extremo del pin de la línea de salida antes de volver a arribar, traslucha alrededor de la baliza y luego vira.

### **Pregunta 1**

¿B ha ejecutado correctamente su penalización?

### **Respuesta 1**

No. La regla 44.2 requiere que B dé dos vueltas inmediatamente y en la misma dirección. Al separarse después del primer giro y navegar a un sitio diferente, B no ha realizado una penalización de dos giros de inmediato. Por tanto, no ha cumplido con la regla 44.2.

### **Pregunta 2**

¿Cómo deben actuar los árbitros?

### **Respuesta 2**

B no ejecutó la penalización de acuerdo con la regla 44.2 y no ha cumplido con la regla D2.5. La regla D2.6(a) establece que otros barcos no pueden protestar por esta infracción. Los árbitros deben actuar según la regla D2.3(f) y señalar a B una penalización adicional de acuerdo con la regla D2.4(b).

### **Pregunta 3**

¿Los procedimientos serían los mismos si, después de un incidente, los árbitros no penalizan a B pero éste claramente indica que se aplicará una penalización voluntaria y luego no aplica una penalización que cumpla con la regla 44.2?

### **Respuesta 3**

Sí. Después del incidente B indica claramente que ejecutará una penalización que resulta que no aplica de acuerdo con la regla 44.2. B infringe la regla D1.3(b). Se aplica la regla D2.3(e) y los árbitros deben penalizar a B de acuerdo con la regla D2.4(b).

## **TR CALL M8**

### **Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros**

#### **Pregunta 1**

Después de que los árbitros señalan su decisión en respuesta a la protesta de un barco, un competidor en uno de los barcos deja en claro que no está conforme con la decisión. ¿Deberían los árbitros imponer una penalización según la regla D2.3(g) por una "infracción de la deportividad"?

#### **Respuesta 1**

Esto depende de las palabras, la forma en que se pronuncien y cualquier otra acción relacionada de la tripulación del barco. Si simplemente expresan infelicidad o decepción, o que en opinión del competidor la decisión fue incorrecta, entonces no es apropiada una penalización. Sin embargo, si el efecto total es transmitir que los árbitros u otros jueces de regata son incompetentes o tienen prejuicios contra el barco penalizado, puede estar justificada una penalización, tanto si el significado se dirige sólo a los árbitros o también a otros en las proximidades. Si el significado es claramente insultante para los árbitros, jueces de la regata u otros competidores, se debe imponer una penalización. La penalización impuesta por los árbitros puede ser de uno o más giros. Los árbitros también pueden informar del incidente al comité de protestas, señalado con una bandera blanca y negra.

#### **Pregunta 2**

Ocurre un incidente entre el equipo A y el X, inmediatamente después del cual un competidor del equipo A empieza a gritar fuerte y con fuerza que el barco del equipo X debe ser penalizado. Los gritos continúan por un tiempo, luego de lo cual el barco del equipo X se separa y completa una penalización. Los árbitros han observado el incidente y no tienen ninguna duda de que el barco del equipo A había infringido una regla y que el barco del equipo X había ejecutado una penalización sólo como resultado de las acciones intimidatorias del barco del equipo A. ¿Deberían los

árbitros imponer una sanción según la regla D2.3(g) por una infracción de la deportividad?

**Respuesta 2**

Si el efecto es de intimidación y acoso por parte del equipo A, se debe imponer una penalización según la regla D2.3(g). La penalización impuesta por los árbitros puede ser de uno o más giros. Los árbitros también pueden informar del incidente al comité de protestas, señalado con una bandera blanca y negra.

***[No hay decisión M9]***

## **TR CALL M10**

### **Regla D1.1 Modificaciones a las reglas de la parte 2** **Regla D2.3 Penalizaciones por iniciativa de los árbitros**

#### **Pregunta 1**

Las instrucciones de regata establecen que se aplica la regla D1.1(d) exigiendo señales de brazo claras y repetidas, además de las voces. Si hay una señal de brazo pero no voz de Y, ¿qué acción deben tomar los árbitros?

- a) si B protesta
- b) por iniciativa propia

#### **Respuesta 1**

a) Cuando los árbitros están seguros de que no se dio una voz de espacio para virar, entonces no se ha hecho la señal de espacio para virar. (Los árbitros pueden estar seguros de que no hubo voz si no han tenido dificultad para escuchar otras voces desde una posición similar). A los efectos de las reglas de la parte 2, deben actuar como si no hubiera habido señal.

b) Los árbitros pueden decidir que Y ha infringido la regla D2.3(g) y penalizarle. También podrían, en caso extremo o reiterado, desplegar una bandera blanca y negra para informar del incidente al comité de protestas.

#### **Pregunta 2**

Si hay una voz pero no hay señal de brazo, ¿la respuesta es la misma?

#### **Respuesta 2**

Sí.



## TR CALL M11

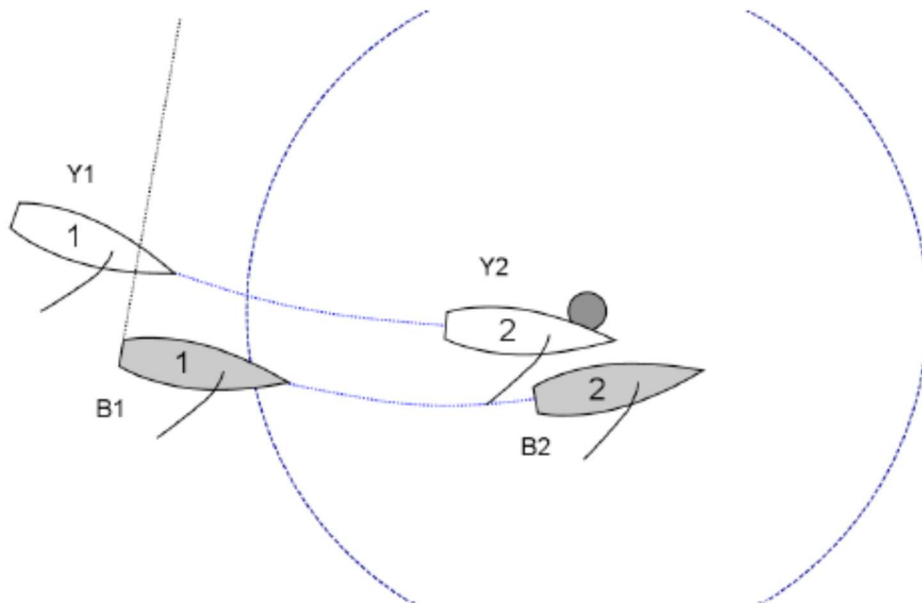
### Regla 18.2 Dar espacio en baliza

### Regla 43 Exoneración

### Definiciones espacio en baliza

#### Pregunta

Y se compromete por el interior de B cuando B entra en la zona de una baliza que se debe rodear a babor. Los árbitros están de acuerdo en que B no da a Y espacio en baliza, incluido el espacio para pasar la baliza sin tocarla. Ningún barco protesta y ningún barco se penaliza. ¿Cómo deben actuar los árbitros?



#### Respuesta

Se debe exonerar a Y según la regla 43.1 (b) y no se debe hacer ninguna señal.

B no puede ser penalizado según la regla D2.2 porque ningún barco protestó.

## ÍNDICE DE REGLAS (en los títulos de las decisiones)

<b>Regla</b>	<b>Decisiones</b>
10	B6, D1, D2, D3, D6, D10, G2, G5, J4, J5, L3
11	A2, A3, A4, A5, A6, B1, B2, C1, C2, C4, D1, D5, D7, D10, E1, E4, E5, E6, E12, F2, F4, G2, G6, G8, J2, J3, J5, J7, J9, L4, L10, M4
12	B3, E1, E6, F2, H1
13	A1, B2, B4, D3, D4, D5, D8, E1, E2, E3, E13
14	GP3 <sup>1</sup>
15	B1, B3, B6, D1, D3, D6, G5, H2
16.1	A3, A4, A5, B2, B3, B4, C1, C2, C4, D1, D4, D5, D7, E3, E7, G8, J7, L8, L10
16.2	D2
17	A1, C1, C4, D5, D7, E11, F1, F3, F4, G3, G4, G6, J5, J6, J8, L4
Preámbulo de la Sección C de la Parte 2	C1, C2
18.1	A6, E3, E10, E12, H4, J1, J4, J6
18.2	A6, E1, E2, E3, E5, E6, E10, H1, H2, H4, H5, J1, J2, J3, J4, J5, J7, J9, J10, L9, M4, M11
18.3	E7, E15
19	D6, D10, E4, F2, G6, H1, L10
20	B7, D6, E4, K2
21.1	C3

21.2	H4, L2, L5
21.3	B9
23.2	C3, E13, L2, L8
28.1	K1
31	E7, H2
43	A4, A6, B1, D6, D10, E2, E5, F2, H2, H5, J2, J3, J7, J9, L1, L10, M11
44.2	K1, L2, L5, M7
62	M5

<sup>1</sup> Principio General

<b>Regla</b>	<b>Decisiones</b>
D1.1	E10, J5, K1, M10
D1.2	L3, M1
D1.3	L4, L9, M3, M7
D2.2	L9, M2
D2.3	A4, L3, L5, M3, M5, M7, M8, M10
D2.4	M3, M7
D2.5	M7
D3	K1, M5

<b>Definición</b>	<b>Decisiones</b>
<i>Amura (bordada), de estribor o de babor</i>	G1, G3
<i>Espacio</i>	GP4 <sup>2</sup> , G8, H1
<i>Espacio en baliza</i>	A6, E2, E12, H1, H5, J2, J10, M11
<i>Ir directo a baliza</i>	E7
<i>Libre a popa y libre a proa, compromiso</i>	G3, J5, J6
<i>Mantenerse separado</i>	A2, A3, A4, A5, B2, D1, D2
<i>Navegar el recorrido</i>	J10
<i>Obstáculo</i>	D10, E4, F2
<i>Rumbo debido</i>	E11, G4, L4
<i>Sotavento y barlovento</i>	G1, G3
<i>Terminar</i>	K1
<i>Zona</i>	A6

<sup>2</sup> Principio General





World Sailing,  
20 Eastbourne Terrace  
London W2 6LG, UK

Tel: + 44 (0)2039 404 888  
[www.sailing.org](http://www.sailing.org)

sport / nature / technology

