



**EXPLICACIONES
DE LAS MODIFICACIONES A
LAS REGLAS DE REGATA A VELA
2017 - 2020**



EXPLICACIONES DE LAS MODIFICACIONES AL RRV

INDICE

Preámbulo	página 3
Introducción	página 4
Definiciones	página 5
Parte 1 - Reglas Fundamentales	página 6
Parte 2 - Cuando los Barcos se Encuentran	página 7
Parte 3 - Dirección de una Regata	página 10
Parte 4 - Otros Requisitos mientras se está en Regata	página 12
Parte 5 - Protestas, Reparaciones, Audiencias, Mal Comportamiento y Apelaciones	página 13
Parte 6 - Inscripción y Requisitos	página 19
Parte 7 - Organización de Regatas	página 20
Apéndice B - Reglas de Competición de Windsurf	página 21
Apéndice C - Reglas para Regatas de Match Race	página 22
Apéndice D - Reglas para Regatas por Equipos	página 24
Apéndice E - Reglas para Regatas de Radio Control	página 25
Apéndice J - Anuncio e Instrucciones de Regata	página 26
Apéndice K - Guía para el Anuncio de Regatas	página 27
Apéndice L - Guía para las Instrucciones de Regata	página 28
Apéndice N - Jurados Internacionales	página 28
Apéndice P - Procedimientos Especiales para la Regla 42	página 29
Apéndice T – Mediación	página 30

Preámbulo

Partiendo de un texto proporcionado por World Sailing –redactado por Dick Rose, presidente del grupo de trabajo del RRV y que referencia las propuestas que se hallan en el origen de cada modificación al RRV 2017-2020- presentamos las principales modificaciones y las razones en que se basan.

Cualquier modificación a una regla de regata es consecuencia de una propuesta presentada a World Sailing, sea por las Federaciones nacionales asociadas, por las asociaciones internacionales de las clases o, finalmente, por los presidentes de los diversos comités de World Sailing.

En el documento, el texto de las reglas que no se modifica viene en color negro, las modificaciones a las reglas en rojo y nuestros comentarios en azul. También se recogen las eliminaciones relevantes de algunos textos del RRV 2013-2016, resaltadas en fondo amarillo y tachadas.

Hemos clasificado e identificado las modificaciones en función de su objetivo:

- « **NUEVO** » : inclusión de un concepto nuevo
- « **ACLA** »: aclaración de una regla o de su enunciado.
- « **COH** » : coherencia de los términos usados, coherencia entre reglas
- « **IR** »: instrucción de regata utilizada de manera casi sistemática (apéndice L) e integrada en las nuevas reglas, lo que permite tener instrucciones más reducidas y simples.

Corinne Aulnette

Responsable de la Commission Centrale d'Arbitrage

Nota de la RFEV:

Este documento es una traducción directa del documento elaborado por la Commission Central d'Arbitrage de la Fédération Française de Voile, respecto del que se han eliminado únicamente los comentarios a prescripciones de esa federación.

Agradecemos a la CCA la gentileza al permitirnos traducir y divulgar el documento

INTRODUCCIÓN

Terminología

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

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

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

[NUEVO] Se añade al comité técnico cuya composición y funciones se explican en RRV 92 [Comité técnico].

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

[NUEVO] [IR] Cada vez es más frecuente utilizar en las regatas penalizaciones discrecionales para infracciones a las reglas que tengan escasa incidencia deportiva.

DEFINICIONES

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

Persona de apoyo Cualquier persona que

- (a) proporcione, o pueda hacerlo, apoyo físico o asesore a un participante, incluyendo a todo entrenador, preparador, gestor, miembro del equipo, médico, personal sanitario o cualquier otra persona que trabaje con ellos, tratando o asistiendo a un participante durante la competición o preparándole para ésta.
- (b) sea progenitor o tutor de un participante.

[NUEVO] Aunque a menudo las IR mencionan las reglas aplicables a las personas de apoyo a los participantes (posicionamiento de los barcos de entrenadores, etc...), su existencia no tenía reflejo en el RRV. La nueva definición de persona de apoyo somete a este personal a la jurisdicción del RRV. La consecuencia de esta nueva definición es la modificación necesaria del RRV: la inclusión de las *personas de apoyo* en la definición de *Parte interesada*, así como modificación de 3RRV [Aceptación de las reglas], 60 [Derecho a protestar], 64 [Decisiones], 69 [Mal comportamiento].

~~**Parte interesada** Una persona que puede resultar favorecida o perjudicada como consecuencia de una resolución de un comité de protestas o que tiene un especial interés personal en la resolución.~~

Conflicto de intereses Una persona tiene *conflicto de intereses* si

- (a) puede resultar favorecida o perjudicada como consecuencia de una decisión a la cual contribuye;
- (b) aparenta de forma razonable tener un interés personal o financiero que pudiera afectar su capacidad de ser imparcial;
- (c) tiene un especial interés personal en una resolución.

[NUEVO] Nueva definición: la definición de *Parte interesada* se suprime y es sustituida por *Conflicto de intereses*. Cubre un mayor abanico que el que cubría *Parte interesada*, al incluir la apariencia (*aparenta de forma razonable*) según la cual una persona puede tener un interés que puede afectar a su imparcialidad. Sin embargo, los redactores del texto no han querido adoptar una política demasiado estricta a fin de permitir que las regatas locales se apoyen fundamentalmente en voluntarios que a menudo tienen *conflicto de intereses*. De ahí la posibilidad de mantener en un jurado a una persona que tenga *conflicto de intereses*, si las *partes* lo aceptan (véase la regla 63.4 [Conflicto de intereses], anteriormente denominada Parte Interesada). Igualmente, a consecuencia de esta nueva definición, se crean sendas nuevas reglas: M2.3 en el Apéndice M [Recomendaciones para los comités de protestas] y N3.2 en el Apéndice N [Jurados internacionales].

Parte Son *parte* en una audiencia:

- (a) en la audiencia de una protesta: un protestante y un protestado;
- (b) en una solicitud de reparación: un barco que solicita reparación o para el que se solicita reparación, un comité de regatas que actúa bajo la regla 60.2(b); **un comité técnico que actúa bajo la regla 60.4(b);**
- (c) en una solicitud de reparación bajo la regla 62.1(a): la entidad a la que se le atribuye una acción impropia o una omisión;
- ~~(d) un barco o un participante que podría ser penalizado bajo la regla 69.2;~~
- (d) una persona a la que se atribuya una infracción de la regla 69; una persona que presente una

alegación bajo la regla 69;

(e) una *persona de apoyo* sujeta a una audiencia bajo la regla 60.3(d).

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

[COH] Modificación de la definición de *Parte*: inclusión del comité técnico, modificación de (d) consecuencia de la nueva redacción de RRV 69 [Mala conducta], e inclusión de las *personas de apoyo*.

Libre a Popa y Libre a Proa; Compromiso Estas expresiones se aplican siempre a barcos que están en la misma *bordada*. ~~No~~ Se aplican a barcos en *bordadas* opuestas ~~a menos que~~ solo cuando se aplique la regla 18 entre ellos o ~~que~~ cuando ambos barcos naveguen a un rumbo de más de 90 grados con respecto al viento real

[ACLA] No se modifica el comienzo de la definición. Se modifica la última frase para suprimir la doble negación y facilitar su comprensión.

PARTE 1 - REGLAS FUNDAMENTALES

2 NAVEGACIÓN LEAL

Un barco y su propietario competirán de conformidad con los principios reconocidos de navegación leal y de deportividad. Un barco puede ser penalizado por esta regla sólo si se ha establecido claramente que tales principios han sido infringidos. ~~Una descalificación por esta regla no será excluida de la puntuación del barco en la serie.~~ La penalización podrá consistir bien en descalificación, o bien en descalificación que no podrá ser excluida de la puntuación del barco en la serie.

[NUEVO] La modificación de la última frase flexibiliza un poco las penalizaciones en caso de infracción de esta regla. Las infracciones de la regla 2 son muy variadas y, en consecuencia, las penalizaciones deben ser adaptables. Mantener como única penalización el DNE (descalificación que no puede excluirse de la puntuación del barco en la serie) podía refrenar a un comité de protestas en caso de recibir un informe, ya que en algunos casos la penalización podría parecer demasiado severa.

3 ACEPTACIÓN DE LAS REGLAS

- 3.1 (a) Al tomar parte en una prueba regida por estas *reglas* de regata, o al tener la intención de hacerlo, cada participante y propietario de barco se compromete a aceptar las *reglas*.
- (b) Una *persona de apoyo*, al proporcionar apoyo, o un progenitor o tutor, al permitir al menor participar en la prueba, se compromete a aceptar las *reglas*.
- 3.2 Cada participante y propietario de barco acepta, en nombre de sus *personas de apoyo*, que éstas se hallan sujetas a las *reglas*.
- 3.3 La aceptación de las *reglas*, incluye el compromiso:
 - (a) a regirse por las *reglas*;
 - (b) a aceptar las penalizaciones impuestas y otras acciones emprendidas según las *reglas*, sujetas a los procedimientos de apelación y de revisión en ellas previstos, como resolución final de cualquier asunto que provenga de las *reglas*;
 - (c) con respecto a dicha resolución, a no recurrir a ningún juzgado o tribunal que no esté previsto específicamente en las *reglas*; y
 - (d) de cada participante y propietario de barco a garantizar que sus *personas de apoyo* son conscientes de las *reglas*.
- 3.4 La persona responsable de cada barco garantizará que los tripulantes participantes y el propietario del barco son conscientes de sus responsabilidades al amparo de la presente regla.
- 3.5 Las prescripciones de la autoridad nacional de la sede del evento pueden modificar la presente regla.

[NUEVO] [COH] Esta regla se modifica a consecuencia de la creación de la definición de *persona de*

apoyo. Es posible su modificación por una prescripción de la autoridad nacional. La FFVoile no ha establecido prescripción alguna respecto de esta regla.

6 APUESTAS Y ANTI-CORRUPCIÓN

Todo participante, propietario de un barco y personas de apoyo deberán cumplir con la Reglamentación 37 de World Sailing, -Código de Apuestas y Anticorrupción. Una infracción a esta regla o una alegación de que esta regla ha sido infringida se decidirá de acuerdo con las reglas del citado apéndice. No será motivo para una *protesta* y la regla 63.1 no es de aplicación.

[NUEVO] Esta regla estaba cubierta, hasta ahora, por el apéndice 5 de las Reglamentaciones de World Sailing. Su inclusión en el RRV lo hace aplicable en todas las pruebas de todas las regatas.

7 CÓDIGO DISCIPLINARIO

Todo participante, propietario de un barco y *personas de apoyo* deberán cumplir con la Reglamentación 35 de World Sailing, -Código Disciplinario, Apelaciones y Revisión (denominado como 'Código Disciplinario' en adelante). Una infracción a esta regla o una alegación de que esta regla ha sido infringida se decidirá de acuerdo con las reglas del citado apéndice. No será motivo para presentar una *protesta* y la regla 63.1 no es de aplicación.

[NUEVO] Esta nueva regla 7 enlaza el RRV con la Reglamentación 35 de World Sailing (Código disciplinario).

PARTE 2 – CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN

Las reglas de la Parte 2 se aplican entre barcos que navegan en o cerca de la zona de regatas y que tienen la intención de regatear, que están en regata o que han estado en regata. Sin embargo, un barco que no está en regata no será penalizado por infringir una de estas reglas, a excepción de la regla 14 si el incidente causó lesiones o daños de consideración, o de la regla 24.1. [...]

[NUEVO] Si un barco infringe la RRV 14 [Evitar contactos] y no evita el contacto cuando ello era posible sin estar en regata y resulta una lesión o un daño de consideración (incluso a sí mismo) , tal barco debe retirarse de la prueba más cercana al incidente (a riesgo de ser DSQ si no lo hace). En consecuencia, es del máximo interés para los participantes navegar «prudentemente» ya sea dentro o fuera del área de regatas, ya sea antes o después de la prueba.

18 ESPACIO EN BALIZA

18.2 Dar Espacio en Baliza

(d) Las reglas 18.2(b) y (c) dejan de aplicarse cuando el barco con *derecho a espacio* en la baliza ha recibido ese *espacio*, o si pasa de proa al viento o sale de la zona.

[ACLA] Inserción de una nueva regla 18.2(d), lo que desplaza las antiguas reglas 18.2(d) y (e) que se reenumeran respectivamente como 18.2(e) y (f). La nueva regla 18.2(d) elimina las dudas sobre la continuidad en la aplicación eventual de las reglas 18.2(b) y 18.2(c), como lo demuestran las siguientes preguntas, frecuentemente efectuadas tanto por participantes como por oficiales: «Si un barco tiene derecho a *espacio en baliza* según las reglas 18.2(b) o 18.2(c) y ha obtenido ese *espacio* mientras está en la zona, tales reglas siguen siendo de aplicación?»; o bien «si un barco en la zona obtiene *derecho a espacio* según la regla 18.2(c), ¿en qué momento tal barco deja de tener *derecho al espacio*?» La respuesta está ahora clara: desde el momento en que ese barco ha obtenido el espacio en baliza (es decir, el espacio que necesita para rodear o dejar la baliza por el lado prescrito), dejan de aplicarse las reglas 18.2(b) y (c) a ese barco.

18.3 Virar por Avante dentro de la Zona

Si un barco que está en la zona pasa de proa al viento y queda en la misma *bordada* que otro barco que va *directo a baliza*, la regla 18.2 no se aplica de ahí en adelante entre ellos. El barco que cambió de *bordada*

(a) — no hará que el otro barco navegue más al viento que un rumbo de ceñida para evitar un contacto, ni le impedirá que pase la *baliza* por la banda prescrita, y

(b) — si el otro barco queda *comprometido* por su interior, le dará *espacio en baliza*.

Si un barco amurado a babor está en la zona de una *baliza* que debe dejarse por babor y pasa de proa al viento quedando amurado a estribor y *yendo directo a baliza*, no hará que un barco que haya permanecido amurado a *estribor* desde que entró en la zona navegue más al viento que un rumbo de ceñida para evitar un contacto y deberá dar *espacio en la baliza* a tal barco si éste queda *comprometido* por su interior. Cuando se aplica esta regla entre barcos, la *regla 18.2* no se aplica entre ellos.

[NUEVO] No se trata de una modificación sin importancia. A partir de ahora la regla 18.3 sólo se aplica en *balizas* que hay que dejar por babor (por tanto, en balizas a dejar por estribor no hay regla 18.3). Además, se aplica sólo entre un barco amurado a babor que vira por avante dentro de la zona y un barco que entró en la zona amurado a estribor. Ya no es de aplicación entre dos barcos amurados a babor que viran por avante dentro de la zona.

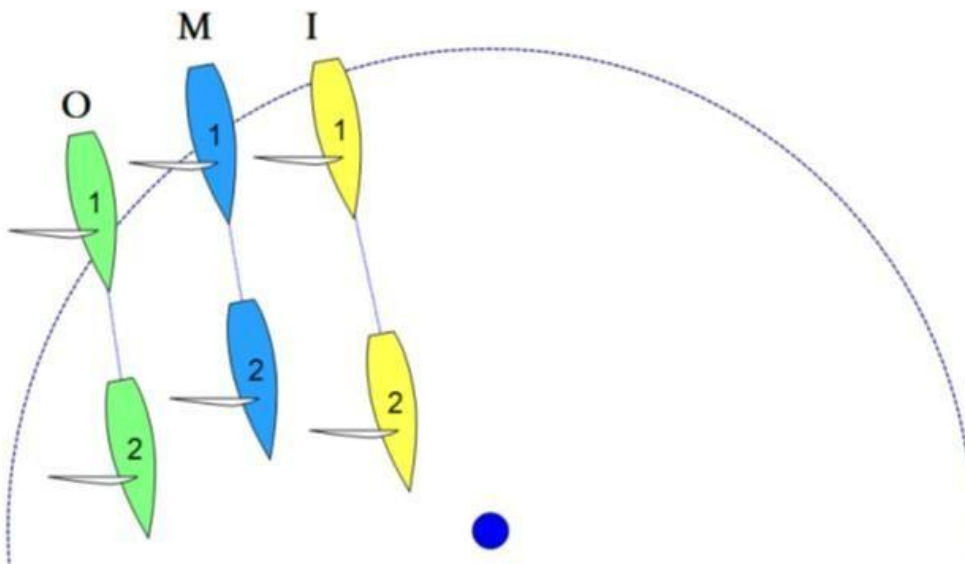
19 ESPACIO PARA PASAR UN OBSTÁCULO

19.1 Cuándo se Aplica la Regla 19

La regla 19 se aplica entre *dos* barcos en un *obstáculo* excepto cuando el *obstáculo* es también una *baliza* que los barcos están obligados a dejar por la misma banda

(a) cuando el *obstáculo* es una *baliza* que los barcos están obligados a dejar por la misma banda, o

(b) cuando la regla 18 es de aplicación entre los barcos y el *obstáculo* es otro barco comprometido con cada uno de ellos.



Baliza a sotavento que hay que dejar por babor antes del siguiente tramo de ceñida.

Según RRV 2013-2016:

- 1) RRV 18.2(b) exigía de Azul que de espacio en baliza a Amarillo.
- 2) RRV 18.2(b) exigía de Verde que de espacio en baliza a Azul y a Amarillo.
- 3) RRV 19.2(b) exigía de Amarillo que de espacio a Azul para que éste pase entre él y Verde.

Según RRV 2017-2020:

- 1) RRV 18.2(b) exige de Azul que de espacio en baliza a Amarillo.
- 2) RRV 18.2(b) exige de Verde que de espacio en baliza a Azul y a Amarillo.
- 3) RRV 19 no se aplica (porque se aplica RRV 18 y porque el *obstáculo* es un barco *comprometido*).

[ACLA] La modificación de la RRV 19 viene motivada para suprimir una complicación no deseada por los redactores que afectaba a las reglas RRV 19.2(b) y 18.2. La regla 18.2(b) es suficiente para cubrir la situación, tal como se muestra en el esquema anterior.

20 ESPACIO PARA VIRAR POR AVANTE EN UN OBSTÁCULO

20.1 Voz

~~Cuando un barco se aproxima a un obstáculo~~ Un barco puede dar una voz pidiendo *espacio* para virar por avante y evitar a otro barco en la misma *bordada*. Sin embargo, no dará la voz ~~si~~ **a menos que**

~~(a) puede evitar el obstáculo con seguridad sin hacer una alteración sustancial del rumbo,~~

~~(b) está navegando más arribado que su rumbo de ceñida, o~~

~~(c) el obstáculo es una baliza y un barco que va directo a ella tuviera que responder y alterar su rumbo.~~

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

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

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

[ACLA] Objetivo de mejora de la formulación de la regla 20.1 a fin de aclarar la situación en la que un barco que da una voz pidiendo *espacio* para virar por avante sin que se den las circunstancias establecidas en RRV 20.1(a) y 20.1(b) infringe la regla 20.1.

SECCION D – OTRAS REGLAS

21 EXONERACIÓN

No cambia el tenor de la regla 21, pero traslada su ubicación desde la sección C a la D. En la sección C se aplicaba a incidentes en balizas y obstáculos. Ahora, en la sección D, se aplica a cualquier incidente en el que un barco tiene derecho a *espacio* o a *espacio en baliza* (incluido el espacio según las reglas 15 [Adquirir derecho de paso] y 16.1 [Alterar el rumbo]).

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

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

[ACLA] Aclara el hecho de que un barco que se desplace lateralmente hacia barlovento (como un cangrejo) debe mantenerse separado. Efectivamente, esta práctica es habitual en vela ligera cuando, en la línea de salida, un barco intenta separarse de un barco de sotavento.

24 INTERFERIR CON OTRO BARCO

24.2 ~~Excepto al navegar a su rumbo debido,~~ Si ello es razonablemente posible, un barco no interferirá con otro que se está penalizando o que está navegando en un tramo diferente, o que se halla sujeto a la regla 22.1. Sin embargo, después de la señal de salida esta regla no se aplica cuando el barco esté navegando a su *rumbo debido*.

[ACLA] La intención inicial de esta regla era impedir que un barco interfiriera con otros mientras se penalizaba o navegaba en un tramo diferente del recorrido. Se añade ahora un tercer supuesto: el del barco OCS que vuelve hacia el lado de pre-salida de la línea de salida. Se añade también el concepto de «razonablemente posible» en la regla 24.2, aportando una cierta flexibilidad a los jueces en la aplicación de esta regla. Se aclara que la regla no se aplica a barcos que navegan a su *rumbo debido* después de la señal de salida (y, en consecuencia, se aplica siempre antes de la señal de salida).

PARTE 3 – DIRECCION DE UNA REGATA

25 ANUNCIO, INSTRUCCIONES Y SEÑALES DE REGATA

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

[ACLA] La redacción anterior alimentaba la duda acerca de la obligación de mostrar una bandera (por ejemplo en la RRV 29.1 [Llamada individual]). La modificación corrige tal ambigüedad.

30 PENALIZACIONES EN LA SALIDA

30.1 Cuando se ha izado la bandera I y cualquier parte del casco, tripulación o equipo de un barco esté en el lado del recorrido de la línea de salida o de una de sus prolongaciones durante el último minuto previo a su señal de salida, dicho barco deberá navegar ~~desde el lado del recorrido al~~ hasta el lado de pre-salida cruzando una de las prolongaciones de la línea antes de salir.

[ACLA] Supresión de «desde el lado del recorrido» para aclarar la penalización a efectuar en caso de infracción a la RCV 30.1 y facilitar su aplicación.

30.3 Regla de la Bandera U

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

[IR] Adición en la RRV 30 de una nueva penalización en la salida [Penalizaciones en la salida], frecuentemente utilizada actualmente por los comités de regata como solución alternativa a la bandera negra. Esta penalización venía ya incluida en L11.5 en el RRV 2013-2016 (apéndice L [Guía para las IR]). La inserción de la bandera U en RRV 30.3 desplaza la penalización BFD en RRV 30.4.

32 ACORTAR O ANULAR DESPUÉS DE LA SALIDA

32.1 Después de la señal de salida, el comité de regatas puede acortar el recorrido (mostrando la bandera S con dos sonidos) o *anular* la prueba (mostrando las banderas N, o N sobre H o N sobre A con tres sonidos), ~~según resulte adecuado:~~

~~(a) por un error en el procedimiento de salida,~~

(a) por mal tiempo,

(b) por viento insuficiente que hace poco probable que algún barco *termine* dentro del tiempo límite,

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

(d) por cualquier otra razón que afecte directamente la seguridad o la equidad de la competición.
e Además, el comité de regatas puede acortar el recorrido para que puedan celebrarse otras pruebas programadas, o *anular la prueba por un error en el procedimiento de salida*.

[ACLA] La redacción de la regla en el RRV 2013-2016 permitía al comité de regatas acortar el recorrido a consecuencia de un error en el procedimiento de salida. Naturalmente, no era una acción deseable.

32.2 Si el comité de regatas señala que se ha acortado el recorrido (mostrando la bandera S con dos sonidos), la línea de llegada será,

- (a) en una *baliza* que hay que rodear, entre la *baliza* y una percha que muestre la bandera S;
- (b) ~~en una línea que los barcos tienen que cruzar al final de cada vuelta, esa línea;~~ una línea que el recorrido prescriba haya de ser cruzada por los barcos; o
- (c) en una puerta, entre las *balizas* que limitan la puerta.

El comité de regatas señalará que se ha acortado el recorrido antes de que el primer barco cruce la línea de llegada.

[ACLA] En RRV 2013-2016 la letra (b) indicaba «al final de cada vuelta». Sin embargo el RRV no define ni el comienzo ni el final de una vuelta, ni siquiera qué es una «vuelta», por lo que esas menciones desaparecen de la regla. La nueva redacción hace referencia al «recorrido» prescrito en las IR.

33 CAMBIO DEL SIGUIENTE TRAMO DEL RECORRIDO

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

- (a) Si se va a cambiar la dirección del tramo, la señal consistirá en mostrar la bandera C con sonidos repetidos y ~~e bien,~~ uno o ambos de entre
 - (1) el nuevo rumbo de compás,
 - (2) un triángulo verde si el cambio es a estribor o un rectángulo rojo si el cambio es a babor. [...]

[NUEVO] Inicialmente, el primer párrafo de RRV 33(a) concluía con la expresión «o bien»: en consecuencia, el comité de regatas debía escoger entre mostrar el nuevo rumbo de compás la dirección del cambio de recorrido. Ahora pueden mostrar ambos.

36 PRUEBAS QUE SE VUELVEN A EMPEZAR O QUE SE REPITEN

~~Cuando se dé una nueva salida a una prueba o ésta se vuelva a correr, la infracción a una regla, excepto a la regla 30.3, cometida en la prueba original no impedirán participar a un barco o, excepto bajo las reglas 30.2, 30.3 ó 69, no le causarán una penalización.~~

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

- (a) *impedirá participar a un barco, excepto si infringió la regla 30.4, ni*
- (b) *le causará una penalización, excepto bajo las reglas 30.2, 30.4 o 69 o bajo la regla 14 si causó lesiones o daños de consideración.*

[ACLA] El primer párrafo modificado aclara la aplicación de la RRV 36, que se aplica igualmente a toda salida previa de esa misma prueba: por ejemplo en caso de varios intentos bajo bandera negra.

[NUEVO] Hasta el momento, un barco que infringe la RRV 14 [Evitar contactos] y que cause una lesión o un daño de consideración, podía participar y conservar su puntuación en caso de repetirse la salida o la prueba, mientras que el barco que sufrió el daño no podía participar (únicamente podía pedir reparación) ; el añadido de la regla 14 elimina así la diferencia de trato entre una infracción de

la regla 14, o de la 30.2 o de la 30.3 (actualmente 30.4). En adelante, si un barco infringe la RRV 14 y causa una lesión o un daño de consideración mientras se halla en regata, puede resultar penalizado en esa misma prueba, incluso tras una llamada general, o si la prueba se aplaza o anula, si se da una nueva salida o se repite ulteriormente.

PARTE 4 – OTROS REQUISITOS MIENTRAS SE ESTA EN REGATA

Las reglas de la Parte 4 sólo se aplican a barcos **en regata** salvo si una regla indica otra cosa. Sin embargo, la regla 55 se aplica en todo momento mientras los barcos estén en el agua.

[NUEVO] Se modifica el preámbulo para posibilitar la aplicación de ciertas reglas cuando los barcos no están en regata. Ejemplo típico, la regla 40 se aplica a menudo en períodos de fuera de la regata.

[ACLA] La supresión de la excepción de la regla 55 [Vertido de basura] en el preámbulo facilita la comprensión de esa regla, ya que se ha incorporado a su texto la excepción del preámbulo.

40 DISPOSITIVOS PERSONALES DE FLOTACIÓN

Cuando se muestra la bandera Y con un sonido antes de o con la señal de atención, los participantes deberán usar dispositivos personales de flotación, excepto brevemente mientras cambian o adecuan su ropa o su equipo personal. Cuando se muestra la bandera Y en tierra, esta regla se aplica en todo momento mientras se esté a flote. [...]

[IR] Muy a menudo la aplicación de la regla 40 era posible por su inclusión en las IR, exigiendo vestir en todo momento un equipo individual de flotación. La adición permite eliminar la IR L4.3 (apéndice L [Guía para las IR]).

43 VESTIMENTA Y EQUIPO DE UN PARTICIPANTE

43.1(c) Cuando un inspector de equipo o un medidor encargado del pesaje de vestimenta y equipo piensa que un participante puede haber infringido las reglas 43.1(a) o 43.1 (b) deberá informar al comité de regatas por escrito.

[NUEVO] [COH] Esta regla desaparece a resultas de la creación del comité técnico. La obligación de protestar contra un barco que infringe la regla 43.1(a) se incluye ahora en la nueva regla 60.4 [Derecho a protestar – Comité técnico].

44 PENALIZACIONES EN EL MOMENTO DEL INCIDENTE

44.3 Penalización de Puntuación

(c) La puntuación en la prueba de un barco que acepta una Penalización de Puntuación será igual a la puntuación que habría recibido sin la penalización, más el número de puestos establecido en las instrucciones de regata. Sin embargo, no se le podrá dar una puntuación peor que la correspondiente a 'No Terminó'. Cuando las instrucciones de regata no establezcan el número de puestos, ese número será el número entero redondeando 0.5 hacia arriba) más cercano al 20% del número de barcos inscritos la penalización será el 20% de la puntuación correspondiente a 'No Terminó', redondeando al número entero más próximo (0.5 hacia arriba). Las puntuaciones de los demás barcos no se modificarán; por lo tanto dos barcos pueden recibir la misma puntuación. Sin embargo, la penalización no hará que la puntuación del barco sea peor que la correspondiente a 'No Terminó'.

[ACLA] La regla anterior mencionaba al «número de barcos inscritos» sin precisar si se refería a los de la prueba o los de la serie. Además, la mención al DNF parecía no referirse que a la primera frase. La

utilización de una penalización por defecto del 20% del número de barcos clasificados como DNF adapta así la penalización al tamaño de la flota en aquellas regatas que utilicen la regla A4.2 [Sistema de puntuación baja] o A9 [Puntuaciones en cada prueba de una serie más larga que una regata]. Además, el traslado de la antigua segunda frase hasta el final del párrafo aclara su aplicación, tanto si ello se precisa en las IR como si no.

49 POSICIÓN DE LOS TRIPULANTES; GUARDAMANCEBOS

49.2 Cuando las reglas de clase ~~o las instrucciones de regata~~ o cualquier otra regla exijan el uso de guardamancebos, los participantes no situarán parte alguna de sus torsos fuera de ellos, excepto brevemente para realizar alguna tarea necesaria. En barcos equipados con guardamancebos superiores e inferiores, un participante sentado en cubierta mirando hacia afuera con su cintura dentro del guardamancebos inferior puede tener la parte superior de su cuerpo fuera del guardamancebos superior. A menos que una regla de clase o cualquier otra regla especifique una deflexión máxima, los guardamancebos estarán tensos. Si las reglas de clase no especifican el material o el diámetro mínimo de los guardamancebos, estos deberán cumplir las especificaciones correspondientes en *World Sailing Offshore Special Regulations*.

[COH] Esta modificación se dirige a evitar un conflicto potencial entre la regla y la nueva formulación de la regla 3.14 de las *World Sailing Offshore Special Regulations* [Púlpitos, candeleros, guardamancebos]. Así, si una regla de las *World Sailing Offshore Special Regulations*, una regla de clase o una IR mencionan una deflexión, el concepto de «tensos» queda anulado.

55 VERTIDO DE BASURA

Un participante no echará basura al agua de forma intencionada. Esta regla se aplica en todo momento mientras se esté a flote. La penalización por infringirla puede ser más leve que la descalificación.

[COH] La nueva segunda frase es consecuencia de la modificación del preámbulo de la Parte 4.

[IR] Última frase: posibilidad de penalizaciones discrecionales en caso de infracción de esta regla. Tal posibilidad venía a menudo mencionada en las IR.

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

SECCIÓN A – PROTESTAS, REPARACIONES, ACCIÓN POR LA REGLA 69

60 DERECHO A PROTESTAR; DERECHO A SOLICITAR REPARACIÓN O ACCIÓN POR LA REGLA 69

60.2 Un comité de regatas puede:

- (a) protestar a un barco, pero no como resultado de la información que surja de una solicitud de reparación, una protesta inválida o del informe de una ~~parte interesada~~ persona que tenga conflicto de intereses siempre que no sea un representante del barco en cuestión;

[NUEVO] [COH] La supresión de la definición de *Parte interesada*, sustituida por *Conflicto de intereses*, obliga a modificar la regla 60.2(a). Igual ocurre con la modificación de la regla 60.3(a) [Derecho a protestar – comité de protestas] e idéntica formulación en la nueva regla 60.4(a) [Derecho a protestar – comité técnico].

60.3 Un comité de protestas puede:

- (d) convocar una audiencia para considerar si una *persona de apoyo* ha infringido una *regla*, fundándose en su propia observación o en la información recibida sea cual fuere su procedencia, incluyendo la evidencia obtenida en el transcurso de una audiencia.

[NUEVO] [COH] Adición de esta nueva regla 60.3(d) a consecuencia de la nueva definición de *Persona de apoyo*.

60.4 Un comité técnico puede

- (a) protestar a un barco, pero no como resultado de la información que surja de una solicitud de reparación, una *protesta* inválida o del informe de una persona que tenga *conflicto de intereses* siempre que no sea un representante del barco en cuestión. Sin embargo, deberá protestar a un barco cuando considere que
 - (1) un barco ha infringido una regla de la Parte 4, excepto las reglas 41, 42, 44 y 46, o
 - (2) un barco o el equipo personal no cumple con las reglas de clase;
 - (b) solicitar una reparación para un barco; o
 - (c) hacer un informe al comité de protestas solicitando que actúe según la regla 69.2(b).

[NUEVO] Creación de un comité técnico (véase Terminología) explicitado por la regla 92 [Comité técnico]. En consecuencia, este comité tiene existencia propia y es, a partir de ahora, autónomo para protestar contra un barco, sin presentar previamente un informe al comité de regatas.

60.5 Sin embargo ni un barco ni un comité pueden protestar por una supuesta infracción de la regla 5, 6, 7 o 69.

[ACLA] La regla 60 [Derecho a protestar] no excluía claramente las reglas 5 [Antidopaje] y 6 [Apuestas y anti-corrupción] de aquellas que podían fundamentar válidamente una reclamación por parte de un barco, o del comité (de regatas, de protestas o técnico).

61 REQUISITOS PARA UNA PROTESTA

61.1 Informar al Protestado

- (a) (3) si el incidente en cuestión fue un error por parte del otro barco al navegar el recorrido, no necesita dar la voz ni mostrar la bandera roja, pero deberá informar al otro barco bien antes ~~de que este termine~~ o en la primera oportunidad razonable después de que ~~este~~ el otro barco haya *terminado*.

[ACLA] Reformulación del texto para aclarar que la exigencia de antes o después de terminar se refiere al otro barco, el barco protestado.

- (a) (4) ~~si del incidente resultan daños o lesiones que sean evidentes para los barcos implicados y uno de ellos tiene la intención de protestar~~ si a ~~resultas del incidente~~ un integrante de cualquiera de las tripulaciones está en peligro, o se producen lesiones o daños de consideración que sean evidentes para el barco que tiene la intención de protestar, no se le aplicará lo exigido por esta regla, pero intentará informar al otro barco dentro del tiempo límite establecido por la regla 61.3.

[ACLA] Mejora en la precisión de la regla para que sea aplicada en los supuestos previstos. Por ejemplo, «daños» deviene en «daños de consideración»: anteriormente un daño (no de consideración) que fuera evidente para ambos barcos eliminaba la obligación de dar una voz y de mostrar la bandera roja, lo que era un efecto no deseado por los redactores.

61.2 Contenido de una Protesta

Una *protesta* se presentará por escrito e identificará:

- (a) al protestante y al protestado;
- (b) el incidente, **incluido dónde y cuándo ocurrió;**
- (c) **dónde y cuándo ocurrió;**
- (d) cualquier *regla* que el protestante crea que se infringió; y
- (e) el nombre del representante del protestante.

Sin embargo, si se cumple con lo que exige el apartado (b), lo exigido en el (a) se puede cumplir en cualquier momento antes de la audiencia, y lo exigido en los apartados (d) y (e) se puede cumplir antes de o durante la audiencia. **Así mismo, lo exigido en (c) se puede también cumplir antes o durante la audiencia, siempre que se dé al barco protestado un tiempo razonable para que se prepare para la audiencia.**

[NUEVO] Sucede a menudo, sobre todo durante regatas que duran varios días o en las que se corren varias pruebas cada día, que haya protestas no admisibles porque el protestante no ha indicado correctamente dónde y cuándo se produjo el incidente. Con esta modificación, el protestante debe identificar el incidente, pero podrá corregir un error en el « dónde y cuándo ». En este caso habrá que suspender la audiencia a fin de permitir al protestado prepararla.

SECCIÓN B – AUDIENCIAS Y DECISIONES

63 AUDIENCIAS

63.3 Derecho a Estar Presente

- (a) **Las partes, o un representante de cada una de ellas,** **Un representante de cada parte,** tiene derecho a estar presente durante la presentación de todos los testimonios. [...]

[ACLA] Cuando la *parte* es un barco, una persona resulta escogida para representarlo y tiene el derecho de asistir a todas las declaraciones. Igual sucede cuando una de las *partes* es un comité.

Esta modificación aclara el hecho de que una parte, ya sea un barco, ya un comité, no puede pedir tener más de un representante durante las declaraciones, lo que igualmente se indica en M2.1 [Recomendaciones para los comités de protestas – antes de la audiencia]).

63.4 Conflicto de intereses

- (a) Todo miembro de un comité de protestas debe declarar cualquier posible *conflicto de intereses* tan pronto como sepa de su existencia. Una *parte* que cree que un miembro del comité de protestas incurre en *conflicto de intereses* deberá objetarlo lo antes posible. Un *conflicto de intereses* declarado por un miembro del comité de protestas será incluido en la información escrita a que se refiere la regla 65.2
- (b) Un miembro del comité de protestas que tenga un *conflicto de intereses* no será miembro del comité en la audiencia salvo que:
 - (1) todas las *partes* lo acepten, o
 - (2) el comité de protestas decida que el *conflicto de intereses* no es significativo.
 - (c) Para decidir si un *conflicto de intereses* es significativo, el comité de protestas tomará en consideración la opinión de las *partes*, el grado del conflicto, la importancia que presenta para cada *parte* y la percepción global de imparcialidad.
 - (d) No obstante, la regla 63.4(b) no es de aplicación en los eventos principales de World Sailing o en aquellos eventos según prescriba la autoridad nacional de la sede, y una persona que tenga un *conflicto de intereses* no será miembro del comité de protestas.

[NUEVO] [COH] Nueva regla 63.4 [Regla 64, Audiencias] en coherencia con la nueva definición de

Conflicto de intereses. A pesar de todo, una persona que tenga un conflicto de interés puede ser miembro del comité de protestas. Este relajamiento permite incluir en el comité de protestas a padres o entrenadores en regatas locales. Véase también la M2.3 [Recomendaciones a los comités de protestas] para evaluar el conflicto de intereses (si es significativo o no...). Debe resaltarse la mención a « lo antes posible » (segunda frase de la letra a), ya que permite que una *parte* objete no solamente al comienzo de la audiencia, sino también antes de ésta o más tarde una vez que conoció el eventual conflicto.

63.7 Conflicto entre Reglas

Si existe un conflicto entre una regla del anuncio de regata y una de las instrucciones de regata dos o más reglas que deba resolverse antes de que el comité de protestas pueda decidir una protesta o una solicitud de reparación tome una decisión, el comité aplicará la regla que, en su opinión, proporcione el resultado más equitativo para todos los barcos afectados. La regla 63.7 sólo es de aplicación si el conflicto es entre reglas del anuncio de regatas, de las instrucciones de regata o de cualesquiera otros documentos que rijan el evento según la letra (g) de la definición *Regla*.

[NUEVO] Ampliación del campo de aplicación de esta regla, que no se limita ya a conflictos entre AR e IR. Sino igualmente a los conflictos entre reglas del AR/IR y cualquier otro documento que gobierne la regata.

64 DECISIONES

64.3 Decisiones de Protestas Sobre Reglas de Clase

- (c) Cuando se penalice a un barco bajo una regla de clase y el comité de protestas decida que ese barco también infringió la misma regla en pruebas anteriores del mismo evento, podrá imponerse la penalización en tales pruebas. No se precisa una *protesta* adicional.

[NEW] Hasta ahora únicamente podía penalizarse a un barco por infringir una regla de clase a resultas de una protesta válida. Si la protesta se presenta en el momento de constatarse la infracción (por ejemplo, en la prueba 3) y el comité de protestas decide que el barco adquirió una ventaja en las pruebas 1 y 2, puede igualmente resultar penalizado en dichas pruebas.

- (d) Si un barco ~~descalificado~~ penalizado por una regla de clase declara por escrito que tiene la intención de apelar, podrá participar en pruebas posteriores sin hacer cambios en el barco ~~pero será descalificado~~. Sin embargo, si no apela o si pierde la apelación, será descalificado sin audiencia en todas las pruebas posteriores en las que compitió.

[ACLA] Aclaración de la aplicación de la regla (no únicamente en caso de DSQ). Redacción defectuosa de la regla anterior que implicaba una doble descalificación del barco, sin indicar claramente si el DSQ se aplicaba o no a las pruebas sucesivas.

64.4 Decisiones relativas a las Personas de Apoyo

- (a) Cuando el comité de protestas decide que una *persona de apoyo* que es parte ha infringido una regla, puede
- (1) amonestarla,
 - (2) excluir a la persona del evento o de la sede o retirar cualesquiera privilegios o beneficios, o
 - (3) adoptar cualquier otra acción dentro de su jurisdicción según previsto en las reglas.
- (b) Así mismo, a consecuencia de la infracción de una regla por una *persona de apoyo*, el comité de protestas podrá penalizar a un participante modificando su puntuación en una única prueba, descalificación incluida, cuando el comité decida que
- (1) el participante pudo haber obtenido una ventaja competitiva como resultado de la

- infracción cometida por la *persona de apoyo*, o
- (2) la *persona de apoyo* comete una nueva infracción después de que el comité de protestas haya advertido al participante que podría serle impuesta una penalización.

[NUEVO] Nueva regla que permite al comité de protestas penalizar y sancionar a las *personas de apoyo* a fin de prevenir que infrinjan las reglas. Son numerosos los casos de *personas de apoyo* cuyo comportamiento perjudica al deporte (mala conducta). Parecía que la única respuesta fuera una acción bajo la regla 69, mientras que si las *personas de apoyo* saben que su participante podría resultar penalizado a resultas de su infracción pueden ser potencialmente más propensos a respetar las reglas.

66 REAPERTURA DE UNA AUDIENCIA

El comité de protestas podrá reabrir una audiencia cuando decida que puede haber cometido un error importante, o cuando se dispone de una evidencia nueva e importante dentro de un tiempo razonable. Deberá reabrir una audiencia cuando así lo exija la autoridad nacional conforme a la regla 71.2 o R5. Una *parte* puede solicitar una reapertura no más tarde de 24 horas después de haber sido informada de la decisión. **En el último día programado para la regata, la solicitud se presentará**

- (a) dentro del tiempo límite para protestar si la *parte* que lo solicita fue informada de la decisión el día anterior;
- (b) no más tarde de 30 minutos después que la *parte* fuera informada de la decisión en ese mismo día.

[IR] En el apéndice L [Guía para las IR], L16.7 se aplica de manera casi sistemática en las regatas. La regla incluye de ahora en adelante ese plazo para solicitar una reapertura el último día de la regata.

SECCIÓN C – MAL COMPORTAMIENTO

69 INFORMES DE GRAVE MAL COMPORTAMIENTO

69.1 Obligación de Evitar Mal Comportamiento; Resolución

- (a) Un participante, un propietario de barco o una *persona de apoyo* no cometerán acciones de mal comportamiento.
- (b) Se considera mal comportamiento:
- (1) una conducta que es contraria a los buenos modales, a la deportividad o un comportamiento contrario a la ética; o
- (2) una conducta que desprestigie el deporte.
- (c) Un informe que alegue una infracción de la regla 69.1(a) será resuelto de acuerdo con lo establecido en la regla 69. No será motivo para una *protesta* y la regla 63.1 no será de aplicación.

69.2 Acción por un Comité de Protestas

- (a) Un comité de protestas que actúe al amparo de esta regla estará integrado al menos por tres miembros.
- (b) Cuando un comité de protestas, por propia observación o por un informe recibido sea cual fuere su procedencia, incluyendo la evidencia obtenida en el transcurso de una audiencia, cree que una persona puede haber infringido la regla 69.1(a), deberá decidir si convoca o no una audiencia.
- (c) Si el comité de protestas necesita más información para tomar la decisión de convocar una audiencia, considerará nombrar a una persona o personas para que realicen una investigación. Estos investigadores no serán miembros del comité de protestas que decida el asunto.
- (d) Cuando se nombre un investigador, todas las informaciones de relevancia que obtenga,

favorables o desfavorables, serán presentadas al comité de protestas y, si el comité de protestas decide convocar una audiencia, a las *partes*.

- (e) Si el comité de protestas decide convocar una audiencia, informará a la persona con prontitud y por escrito acerca de la infracción que se le atribuye, y de la hora y lugar de la audiencia, y seguirá los procedimientos establecidos en las reglas 63.2, 63.3(a), 63.4 y 63.6, excepto que:
 - (1) salvo cuando World Sailing haya nombrado una persona, el comité de protestas puede nombrar a una persona para que presente la infracción que se atribuye.
 - (2) una persona contra la que se presenta una imputación bajo la presente regla tiene derecho a tener un asesor y un representante junto con él quien puede actuar en su nombre.
- (f) Si la persona no puede asistir a la audiencia, y
 - (1) alega una buena razón, el comité de protestas la convocará de nuevo; o
 - (2) no alega una buena razón y no acude, el comité de protestas puede celebrar la audiencia sin la persona presente.
- (g) El estándar de prueba que ha de aplicarse es el test de la satisfacción confortable del comité de protestas, teniendo en cuenta la gravedad de la mala conducta en cuestión. No obstante si el estándar de prueba de esta regla entra en conflicto con las leyes de un país, la autoridad nacional puede, con la aprobación de World Sailing, cambiarlo por medio de una prescripción a esta regla.
- (h) Si el comité de protestas decide que un participante o propietario de un barco ha infringido la regla 69.1(a), puede tomar una o más de las siguientes acciones:
 - (1) efectuar una amonestación;
 - (2) modificar la puntuación del barco en una o más pruebas, incluyendo descalificación(es) que podrán o no ser excluidas de la clasificación general;
 - (3) excluir a la persona del evento o de la serie o retirarle cualesquiera privilegios o beneficios; y
 - (4) cualquier otra acción dentro de su jurisdicción según lo previsto en las *reglas*.
- (i) Si el comité de protestas decida que una *persona de apoyo* ha infringido la regla 69.1(a), la regla 64.4 será de aplicación.
- (j) Cuando el comité de protestas
 - (1) imponga una penalización mayor que un DNE,
 - (2) excluya a la persona del evento o de la sede, o
 - (3) en cualquier otro supuesto, si lo considera apropiado,informará de sus hallazgos, incluyendo los hechos probados, sus conclusiones y la decisión, a la autoridad nacional de la persona o, en el caso de los eventos específicamente enumerados en las reglamentaciones de World Sailing, a World Sailing. Si el comité de protestas actuó bajo la regla 69.2(f)(2), el informe incluirá también ese hecho y las razones para ello.
- (k) Si el comité de protestas decide no celebrar la audiencia sin la presencia de la persona, o cuando el comité de protestas se haya marchado del evento y se reciba un informe alegando una infracción a la regla 69.1(a), el comité de regatas o la autoridad organizadora pueden designar al mismo o a un nuevo comité de protestas para actuar según esta regla. Si no resulta práctico que el comité de protestas celebre una audiencia, recogerá toda la información disponible y, si las imputaciones parecen justificadas, presentará un informe ante la autoridad nacional de la persona o, en el caso de los eventos específicamente enumerados en las reglamentaciones de World Sailing, a World Sailing.

69.3 Acción por una Autoridad Nacional y por World Sailing

Los procedimientos, responsabilidades y facultades disciplinarias de las autoridades nacionales y de World Sailing se especifican en la reglamentación 35, Código de Disciplina. Bajo este código, las autoridades nacionales y World Sailing pueden imponer nuevas sanciones, incluida la suspensión de elegibilidad.

[NUEVO] Actualización de la regla 69, para cubrir ciertas lagunas de importancia y para acomodarse a la revisión de procedimientos iniciada por el Tribunal Arbitral del Deporte :

- supresión del concepto « grave mal comportamiento ». Un mal comportamiento es un mal comportamiento, su gravedad será evaluada por el comité de protestas, quien impondrá una penalización coherente con el grado de la gravedad;
- penalización ajustable en función de la gravedad del mal comportamiento;
- la regla del mal comportamiento es aplicable igualmente a las personas de apoyo;
- se retrasa el umbral a partir del cual debe notificarse la resolución del comité de protestas a la Federación Nacional afiliada a World Sailing.
- una acción bajo la regla 69 no sigue el procedimiento habitual de una audiencia de protestas y era necesario, por tanto, señalar el procedimiento a seguir.

Consecuencias de esta actualización

- supresión de la penalización DGM (regla A11)
- adición de una regla M5 en el apéndice M [Recomendaciones a los comités de protestas] a fin de ayudar a los jueces a gestionar las acciones bajo la regla 69.
- adición de una regla N4 en el apéndice N [Jurados internacionales] : un jurado internacional que celebre una audiencia bajo la regla 69 al estar sometido a procedimientos más estrictos, ya que sus resoluciones no son susceptibles de apelación, hacía, por tanto, preciso diferenciar las diferentes tareas de ese jurado.

SECCIÓN D – APELACIONES

71 DECISIONES DE LA AUTORIDAD NACIONAL

- 71.2** La autoridad nacional puede confirmar, cambiar o anular una decisión de un comité de protestas, ~~declarar la protesta o solicitud de reparación inválida, o devolver la protesta o la solicitud para que el mismo comité de protestas u otro reabra la audiencia o celebre una nueva audiencia y emita una nueva decisión~~ **incluyendo una decisión acerca de la validez o una decisión bajo la regla 69. Alternativamente, la autoridad nacional puede ordenar la reapertura de una audiencia, o que se celebre una nueva audiencia por el mismo comité de protestas u otro diferente.** Cuando la autoridad nacional decida que se celebre una nueva audiencia, puede nombrar el comité de protestas.

[COH] Modificación de la regla 71.2 para eliminar la incoherencia/contradicción entre esta regla y la regla 70.1(a).

PARTE 6 – INSCRIPCIÓN Y REQUISITOS

78 CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE CLASE; CERTIFICADOS

- 78.1** **Cuando un barco esté en regata, su** ~~El~~ propietario ~~de un barco~~ y cualquier otro responsable del mismo debe garantizar que el barco se mantiene de modo que cumpla con sus reglas de clase y que su certificado de medición o de rating, cuando sea exigible, permanece válido. **Además, el barco cumplirá lo anterior en los momentos señalados en las reglas de clase, el anuncio o las instrucciones de regata.**

[ACLA] Esta modificación aclara el momento en que se aplica la regla (« en regata ») y permite que el AR o las IR establezcan períodos para su aplicación mientras el barco no está en regata. Consecuentemente, la regla L20 [Apéndice L – Guía para las IR] resulta también modificada.

78.2 Cuando una *regla* exija que se exhiba un certificado válido o se verifique su existencia antes de que un barco *regatee* y esto no se pueda hacer, el barco podrá participar en la regata a condición de que el comité de regatas reciba una declaración firmada por el responsable afirmando que **el barco tiene un existe un certificado válido. Si el certificado no se entrega o no se verifica antes de que termine el evento, el barco será descalificado en todas las pruebas del evento. El barco presentará el certificado o hará lo necesario para que el comité de regatas pueda verificar su existencia. La penalización por infringir esta regla es la descalificación sin previa audiencia** en todas las pruebas del evento.

[ACLA] Corrección de la regla al referirse a un « barco », expresión que en Terminología significa : « Una embarcación a vela y su tripulación a bordo », cuando el certificado concierne sólo a la embarcación, no a su tripulación.

Simplificación del proceso de penalización de un barco en caso de infracción de la regla 78.2. En consecuencia, esta regla ha sido añadida a la regla A4.2 [Sistema de puntuación baja en el apéndice A – Puntuación], que enumera los supuestos en que un comité de regata penaliza a un barco sin audiencia.

PARTE 7 – INSCRIPCIÓN Y REQUISITOS

85 MODIFICACIONES A LAS REGLAS

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

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

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

[ACLA] Agrupamiento en esta única regla 85 de todas las reglas que gobiernan las modificaciones a las reglas.

86 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DE REGATAS

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

[...]

(b) **El anuncio o** las instrucciones de regata pueden modificar una regla del reglamento haciendo una referencia específica a ella e indicando la modificación, excepto la regla 76.1 o 76.2 el Apéndice R y las reglas enumeradas en la regla 86.1(a).

(c) Las reglas de clase pueden modificar únicamente las reglas 42, 49, 50, 51, 52, 53 y 54. **Tales modificaciones deben hacer referencia específica a la regla que se modifica e indicar la modificación.**

[NUEVO] En la definición de *Regla*, el AR y las IR tienen idéntica categoría (el AR fue añadido a la definición de *Regla* en 2001). El hecho de incluir (en el AR) la intención de modificar una regla e

incluir la modificación real (en las IR) en dos documentos distintos, con formulaciones potencialmente discordantes, puede causar diferencias de interpretación que la regla 63.7 [Conflictos entre reglas] no podrá resolver.

Numerosos documentos de regata contienen reglas « inválidas », a consecuencia de una modificación de una regla mencionada en el AR pero no repetida en las IR. Esta situación es difícil de gestionar por participantes y oficiales. Eventuales discrepancias se evitarán mediante la modificación explicada. Debe evitarse en la medida de lo posible la duplicación entre documentos: eso reduce la eventualidad de conflictos entre reglas y simplifica los documentos que rigen nuestro deporte.

La segunda frase de la regla 86.1(c) queda sin objeto, en razón de la creación de la regla 85.1, anteriormente mencionada.

92 COMITE TECNICO

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

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

[NUEVO] Designación y funciones de un comité formado por oficiales encargados de controlar el equipamiento durante las regatas, al igual que hacen actualmente los demás oficiales del comité de regatas, comité de protestas y los árbitros. Como todos los demás oficiales, deben ser designados por la autoridad organizadora o por World Sailing (según sus reglamentaciones), o por la FFVoile (según el reglamento deportivo de ésta).

Definición de un comité (en lugar de una sola persona) ya que las funciones a desarrollar durante una regata difícilmente pueden ser desempeñadas por una sola persona.

Si bien la inspección del equipamiento o la medición de una regata corresponde únicamente a un comité técnico, puede transferirse desde el comité de regatas al comité técnico la posibilidad de protestar contra un barco que no esté conforme con las reglas de clase o que ha infringido una regla de la parte 4. Es generalmente lo que sucede en las regatas, en las que el comité de regatas designa al medidor de la regata para que le represente en la audiencia de una protesta.

La obligación de protestar contra un barco que no esté conforme con las reglas de clase o que ha infringido la regla 43.1(a) o (b) [Vestimenta y equipo de un participante] viene definida en la regla 60.4 [Derecho a protestar] y, por ello, han sido suprimidas las reglas 43.1(c) y 78.3 [Cumplimiento de las reglas de clase; Certificados].

Las modificaciones a las reglas 84 [Reglas que rigen] y 89.2(c) [Nombramiento de comités] son necesarias debido a la inclusión del comité técnico en la lista de los comités mencionados en esas reglas.

APÉNDICE B – REGLAS DE COMPETICIÓN DE WINDSURF

MODIFICACIONES A LAS DEFINICIONES

Se añaden las siguientes definiciones:

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

[ACLA] Modificación para simplificar y aclarar una definición compleja, integrando en ella una parte de la regla 18 [Espacio en baliza].

B2 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 2

B2.17 EN LA MISMA BORDADA; RUMBO DEBIDO

Se suprime la regla 17 y se sustituye por:

EN LA MISMA BORDADA ANTES DE UNA SALIDA AL TRAVES

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

[NUEVO] Según la definición no hay rumbo debido antes de la señal de salida. La modificación evita la situación de pruebas de Slalom (con salida al través) en donde una tabla de sotavento puede navegar a un rumbo más aproado al viento obligando a las tablas a barlovento a orzar bloqueando incluso el espacio junto a la embarcación del comité de regatas.

B3 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE LA PARTE 3

B3.26 SISTEMAS DE SALIDA

[NUEVO] Habiéndose suprimido por error la regla 26 en la edición del RRV 2013-2016, se reinserta con un texto prácticamente idéntico al de la edición del RRV 2009-2012.

B3.31 TOCAR UNA BALIZA

La regla 31 se modifica por:

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

[NUEVO] Habiéndose eliminado esta regla por error en la edición 2013-2016, fue corregida por una propuesta en 2013, entrando en vigor el 1 de enero de 2014.

APÉNDICE C – REGLAS PARA REGATAS DE MATCH RACE

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

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

Espacio en Baliza El *espacio* que necesita un barco para navegar a su *rumbo debido* para rodear o pasar la *baliza* por su lado prescrito.

[NUEVO] Finalidad de simplificación del paso de balizas en match race, inspirándose en las reglas aplicables a las balizas de sotavento y extendiéndolas a todas las balizas.

C2.5 Se añade una nueva regla 8 a la Parte 1:

8 ULTIMO PUNTO DE CERTEZA

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

[NUEVO] Esta modificación formó parte del conjunto de reglas experimentales de Match Race, ensayadas desde enero de 2015. Los comentarios de los usuarios son buenos. Desde hacía mucho tiempo, este principio era aplicado por los árbitros y aceptado por los participantes. En consecuencia, la modificación transforma el principio en regla.

C2.8 La regla 17 se suprime.

[NUEVO] Esta modificación formó parte del conjunto de reglas experimentales de Match Race, ensayadas desde enero de 2015. Inicialmente, la regla 17 [Rumbo debido] debía aplicarse a los compromisos creados y existentes en el tramo de ceñida. Sin embargo subsistía en ella una complejidad en cuanto al momento de aplicación de la regla y el grupo de trabajo concluyó que lo más simples y coherente era suprimir totalmente la regla 17 para el match race.

C2.9 La regla 18 se modifica por:

18 ESPACIO EN BALIZA

18.1 Cuándo se Aplica la Regla 18

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

18.2 Dar Espacio en Baliza

- (a) Cuando el primer barco alcanza la zona,
 - (1) si los barcos están *comprometidos*, el barco que en ese momento es barco exterior dará, de ahí en adelante, *espacio en baliza* al barco interior.
 - (2) si los barcos no están *comprometidos*, aquel que no ha alcanzado la *zona* dará, de ahí en adelante, *espacio en baliza*.
- (b) Si el barco que tiene derecho a *espacio en baliza* sale de la *zona*, pierde su derecho al *espacio en baliza* y la regla 18.2(a) se aplica de nuevo en caso de ser necesario basándose en la relación entre los barcos en el momento en que la regla 18.2(a) se aplique de nuevo.
- (c) Cuando un barco quedó *comprometido* por el interior, el barco exterior no está obligado a darle *espacio en baliza* si desde el momento en que comenzó el *compromiso* no ha podido hacerlo.

18.3 Virar por Avante o Trasluchar

- (a) Si el *espacio en baliza* para un barco incluye un cambio de *amura (bordada)*, la virada por avante o la trasluchada no se efectuará más rápidamente que una virada por avante o trasluchada efectuada para navegar sur *rumbo debido*.
- (b) Cuando un barco con derecho de paso con *compromiso* interior deba cambiar de *amura (bordada)* en una baliza para navegar a su *rumbo debido*, hasta que cambie de *amura (bordada)* no se alejará de la *baliza* más que lo necesario para navegar a ese rumbo. La regla 18.3(b) no se aplica en las *balizas* que conforman una puerta ni en las *balizas* de llegada y un barco no será penalizado por infringir esta regla salvo que la infracción afecte al rumbo de otro barco.

[NUEVO] Constatación de complejidad de la regla 18 tanto para los participantes, como los árbitros y el público. Esta modificación formó parte del conjunto de reglas experimentales de Match Race, ensayadas desde enero de 2015.

Simplificación de la regla con la finalidad de mejorar su comprensión.

La regla 18.3 aclara el hecho de que toda virada por avante o trasluchada que forme parte del *rumbo debido* de un barco debe efectuarse de la misma manera que si el barco siguiera su *rumbo debido*. Un barco que tenga derecho a espacio en baliza y que deba virar por avante para seguir su rumbo debido, no puede virar de manera « agresiva ».

C2.14 La regla 31 se modifica por:

31 TOCAR BALIZA

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

consideración de *baliza*.

[IR] Esta regla modificada formaba parte de las IR estándar para Match Race.

A menudo sucede que un barco no es consciente del hecho que una escota o la vela toque ligeramente la baliza. En match race, al contrario que en otras modalidades, un barco a veces es penalizado (cuando el árbitro está próximo) y otras veces no (cuando los árbitros no ven tocar la baliza). Hemos de recordar que en match race un barco no está obligado a penalizarse mientras no se lo indique un árbitro, sin que ello signifique que infrinja la regla 2 [Navegación leal].

C6 PROTESTAS Y SOLICITUDES DE REPARACION INICIADAS POR BARCOS

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

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

[NUEVO] Esta regla permitirá formar jurados internacionales en regatas de match race incluyendo árbitros internacionales (ahorro económico).

APÉNDICE D – REGLAS PARA REGATAS POR EQUIPOS

D1 MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE REGATA

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

- (e) ~~Añadir una nueva regla 24.3: “Un barco que ha terminado no actuará para interferir con un barco que no ha terminado.”~~ La regla 24.1 se modifica por: “Si ello es razonablemente posible, un barco que no está *en regata* no interferirá con un barco que lo está, y un barco que haya *terminado* no interferirá con un barco que no lo haya hecho.”

[NUEVO] [COH] Mediante esta modificación, la regla D1.1(e) se aplica a un barco que ya no está en regata. El RRV 2013-2016 no era coherente en la medida en que la regla 24.1 [Interferir con otro barco] continuaba aplicándose aun cuando la regla D1.1(e) hubiera dejado de aplicarse.

D2 PRUEBAS CON ÁRBITROS

D2.1 Cuándo se Aplica la Regla D2

La regla D2 se aplica en pruebas con árbitros. Las pruebas que vayan a ser arbitradas serán identificadas en las instrucciones de regata o largando la bandera U J no más tarde de la señal de atención.

[NUEVO] [COH] Cambio obligado porque la bandera U ha sido incluida en la regla 30.3 [Regla de la bandera U].

D4 PUNTUACIÓN DE UNA FASE

[ACLA] Nueva redacción que aclara en detalle el sistema de puntuación de una regata por equipos.

APÉNDICE E – REGLAS PARA REGATAS DE RADIO CONTROL

E1 MODIFICACIONES A LAS DEFINICIONES, TERMINOLOGÍA Y A LAS REGLAS DE LAS PARTES 1, 2 Y 7

E1.1 Definiciones

Añadir a la definición de *Conflicto de Intereses*:

Sin embargo, un observador no incurre en conflicto de intereses por el mero hecho de ser un

participante.

[NUEVO] [COH] Los consejos de World Sailing relativos al *conflicto de intereses* admiten que es necesaria una cierta flexibilidad para adaptarse a las diferentes regatas. La presente modificación apunta en esa dirección.

E3 DIRECCIÓN DE UNA REGATA

E3.6 Llamada General

La regla 29.2 se modifica por:

Cuando al darse la señal de salida el comité de regatas no puede identificar barcos que están en el lado del recorrido de la línea de salida o a los que se aplica la regla 30, o si ha habido un error en el procedimiento de salida, el comité de regatas puede dar y repetir de forma apropiada la voz de "Llamada General" con dos señales fónicas fuertes. Normalmente, la señal de **preparación atención** para una nueva salida se dará poco después.

[NUEVO] En la mayoría de las regatas de radio control, los comités de regata utilizan el procedimiento estándar de llamada general (regla 29.2) y recomienzan el procedimiento con una nueva señal de atención. La nueva regla retoma la regla existente antes de 2013. Relanzar el procedimiento con una señal de preparación implica que si esta señal de preparación es la bandera negra (u otra bandera de penalización) el participante no es prevenido. La modificación alinea por tanto el procedimiento de salida de radio control con el que se sigue generalmente en la vela.

E3.9 Personas con movilidad reducida

El comité de regatas adoptará medidas tan justas como sea posible a fin de permitir que los participantes con movilidad reducida compitan en igualdad de condiciones.

[NUEVO] En radio control, es frecuente encontrar participantes con movilidad reducida compitiendo junto a los demás participantes. Para favorecer una competición justa y equitativa y afirmar la naturaleza « integradora » de esta modalidad, es normal que los participantes con movilidad reducida reciban una ayuda para reducir el impacto de su hándicap. Por ejemplo, reservarles una plaza en la zona de control con un asiento u otro sostén físico, o proporcionar un cronómetro visual de las secuencias de salida para un participante con problemas auditivos. Atención : se trata de una obligación para el comité de regatas.

E4 REGLAS DE LA PARTE 4

E4.2 Ayuda Externa

La regla 41 se modifica por:

Un barco o el participante que lo controla no recibirá ayuda externa de procedencia alguna, excepto:

- (a) la ayuda necesaria como consecuencia directa de un participante que enferma, se lesiona o está en peligro;
- (b) la ayuda que puede recibir de otro participante cuando **su barco** se haya enganchado con otro barco;
- (c) la ayuda que puede recibir de una embarcación del comité de regatas cuando su barco se haya enganchado, haya varado o esté en peligro;
- (d) ayuda en forma de información gratuita y disponible para todos los participantes.
- (e) información no solicitada procedente de una fuente desinteresada. Un participante no es una fuente desinteresada a menos que actúe como un observador.

Sin embargo, puede protestarse y penalizar a un barco que obtiene una ventaja significativa en una eliminatoria o en una prueba a consecuencia de ayuda recibida al amparo de la regla 41; cualquier penalización deberá ser inferior a la descalificación.

[ACLA] Aclaración de la regla y omisiones detectadas. La regla 41 [Ayuda exterior] ha sido reescrita en 2005, sin incluir ciertas partes de la regla en el apéndice E (en particular la regla 41(d) sobre una

información no solicitada en la regla E4.2); igualmente, la regla E4.2 no propone un procedimiento para reclamar contra barcos que hayan adquirido una ventaja significativa gracias a una ayuda externa autorizada según la regla. La regla vigente hasta ahora ha sido interpretada por algunos jueces como autorizadora de ciertas forma de ayuda exterior si un participante está enfermo, herido o en peligro, incluso si tal ayuda no presenta relación con la dificultad que encuentra el participante. Eso no ha sido nunca la intención de la regla. La regla actual no prevé ayuda externa alguna proveniente de una embarcación de salvamento u otra embarcación del comité de regatas. En adelante, si un tripulante de una embarcación del comité de regatas interviene, los barcos están obligados a retirarse. La nueva regla E4.2(c) permitirá ayudar a liberar rápidamente los barcos enganchados reduciendo considerablemente el riesgo de daño para tales barcos; igualmente disminuirá el número de solicitudes de reparación que pudieran resultar.

E8 MODIFICACIONES AL APÉNDICE G, IDENTIFICACIÓN EN LAS VELAS

La regla G1, excepto el cuadro de Letras de Nacionalidad en la Vela, se modifica por:

G1 BARCOS DE CLASES WORLD SAILING O DE IRSA

Esta regla se aplica a cada barco de una clase administrada o reconocida por World Sailing o por la International Radio Sailing Association (IRSA).

[ACLA] La modificación de la regla G1 propone una orientación clara para el tamaño y posicionamiento de la identificación en las velas, especialmente para las que son demasiado pequeñas. Las reglas actuales han sido interpretadas de diferentes formas. Los participantes no tenían certeza en cómo posicionar las letras y números, especialmente en las velas demasiado pequeñas; problema tanto más molesto cuanto que es difícil, a veces imposible, despegar las letras y números fijados a un tejido de vela relativamente frágil, como el utilizado en radio control.

APÉNDICE J – ANUNCIO E INSTRUCCIONES DE REGATA

Véanse las reglas 89.2 y 90.2. En este apéndice la palabra “regata” incluye una regata normal u otra serie de pruebas.

Debe extremarse la precaución para asegurar que no haya conflictos entre reglas del anuncio de regatas y reglas de las instrucciones de regata.

[NUEVO] En 2001, se incluyó al Anuncio de Regatas en la definición de *regla*. Como el organizador redacta el AR a menudo con mucha antelación a las Instrucciones, que son redactadas por el comité de regatas, sucedía que había reglas contradictorias entre ambos documentos.

Cuando el AR contiene una regla que deviene en inadecuada para una regata, el organizador puede publicar un aviso. Por su parte, el comité de regatas no debe redactar instrucciones que entren en conflicto con un anuncio. Según la nueva adición al preámbulo, tal actuación por parte de un comité de regatas podría constituir una acción inadecuada ser objeto de reparación (siempre que concurra el resto de requisitos exigidos por la regla 62 [Reparación].

También encontraremos esta adición en el preámbulo del apéndice L [Guía para las IR].

J1 CONTENIDO DEL ANUNCIO DE REGATAS

J1.2 El anuncio de regatas deberá incluir, de entre lo siguiente, todo aquello que sea de aplicación y que sea de ayuda para que el participante se decida a acudir al evento o que contenga otra información que precise antes de que las instrucciones de regata estén disponibles:

- (14) el sistema de puntuación, si se utiliza uno diferente al Sistema de Puntuación Baja del Apéndice A, **incluido por referencia a las reglas de clase o a otras reglas que rijan el evento [...]**

[NUEVO] Antes de inscribirse, los participantes quieren conocer cómo se efectuará la puntuación, especialmente si se modifica el Apéndice A [Puntuación]. Históricamente, la descripción del sistema de puntuación se incluía en el AR. Pero eso no era considerado una regla con anterioridad al 2001, y la información era repetida en las IC. En el RRV 2013-2016, las reglas exigían la inclusión del sistema de puntuación en las IC, pero los organizadores lo incluían a menudo en el AC, con riesgo de conflicto entre documentos. El hecho de trasladar la obligación de describir las modificaciones al sistema de puntuación desde las IC al AR permitirá al participante tener la información a su debido tiempo, sin necesidad de duplicarla en otras reglas que rigen la regata.

APÉNDICE K – GUÍA PARA EL ANUNCIO DE REGATAS

Las referencias a reglas dentro del Anuncio de Regatas usan los acrónimos RRV, AR e IR para identificar el origen de la regla. “RRV x” es una regla incluida en el Reglamento de Regatas a Vela. “AR x”, una regla incluida en el anuncio de regatas, y “IR x”, en las instrucciones de regata.

[NUEVO] Habitualmente, los redactores de AR e IR utilizan los acrónimos anteriores, por lo que los apéndices K [Guía para el AR] y L [Guía para las IC] no hace sino reflejar la realidad de los hechos.

Cuando el anuncio de regatas se publique electrónicamente, deben proporcionarse copias impresas a quien lo solicite.

[ACLA] Aclaración de la obligación de suministrar copias del AR y las IR sobre pedido cuando fueron publicados on-line.

ANUNCIO DE REGATAS

La notación ‘[DP]’ en una regla del AR (anuncio de regatas) significa que la penalización por una infracción de tal regla puede ser, a discreción del comité de protestas, menor que la descalificación.

[NUEVO] Para infracciones de las reglas que tengan poco impacto en la competición es cada vez más frecuente utilizar penalizaciones discrecionales. En numerosas regatas se utiliza la formulación usada en la copa del mundo de World Sailing. Se trata por tanto de una modificación a fin de reflejar el uso cotidiano. Esta novedad se incluye igualmente en el apéndice L (Guía para las IR).

1. REGLAS

1.7 Las instrucciones de regata serán las instrucciones de regata estándar (RRV Apéndice S) y las instrucciones de regata suplementarias que se insertarán en el tablón oficial de avisos situado en _____.

[NUEVO] Posibilidad de sustituir el Apéndice L [Guía para las IR] por un nuevo Apéndice S [IR estándar], modelo simplificado de IR que puede resultar válido para regatas locales en lugar de las IR tradicionales y más largas.

18 COMUNICACIONES POR RADIO

Excepto en caso de emergencia, un barco no hará transmisiones de voz o datos mientras está en regata ni recibirá comunicaciones de voz o datos que no estén disponibles para todos los barcos. [DP]

[NUEVO] Actualización de la regla K18, que mencionaba únicamente al teléfono móvil, cuando actualmente las tabletas u otros equipos móviles permiten la comunicación de forma privada.

APÉNDICE L – GUÍA PARA LAS INSTRUCCIONES DE REGATA

Cuando el anuncio de regatas se publique electrónicamente, deben proporcionarse copias impresas a quien lo solicite.

[ACLA] La regla 25.1 [Anuncio e instrucciones de regata] no es muy explícita en cuanto a la obligación de suministrar IR impresas o si su publicación en una página web o su envío por correo electrónico responde a la exigencia de esa regla. La finalidad de esta aclaración es de poner a disposición de los participantes las reglas que precisarán cuando regateen. Incluso hoy puede resultar difícil, incluso imposible, acceder a internet en ciertos momentos o lugares.

2 AVISOS A LOS PARTICIPANTES

2* AVISOS A LOS PARTICIPANTES

Insertar el lugar(es).

Los avisos a los participantes se publicarán en el tablón oficial de avisos situado(s) en _____

Si los avisos se publican on-line, indique cómo y dónde pueden ser localizados.

[NUEVO] En las regatas hay cada vez más un tablón oficial de avisos on-line. Es importante precisar cómo acceder. El asterisco añadido a la IR L2 la incluye en la lista de instrucciones que obligatoriamente deben incluirse en las IR (véase regla J2.1)

APÉNDICE N – JURADOS INTERNACIONALES

N1 COMPOSICIÓN, DESIGNACIÓN Y ORGANIZACIÓN

N1.2 El jurado se compondrá de un presidente, un vicepresidente si así se desea, y otros miembros hasta un total de al menos cinco. La mayoría de ellos serán Jueces Internacionales. **El Jurado puede designar un secretario, que no será miembro del jurado.**

[NUEVO] Se ha eliminado la última frase de la N1.2 del RRV 2013-2016. Con esta modificación resultará posible que un juez cualificado que ejerza de secretario se integre en el jurado en caso de necesidad (por ejemplo, sustitución) siempre que se cumpla con los requisitos de composición y nacionalidad (RRV N1.2 y N1.3).

N1.4 (b) El presidente de un jurado **de menos de diez miembros** puede designar **dos o tres** paneles de al menos tres miembros cada uno, de los cuales la mayoría serán Jueces Internacionales. Los miembros de cada panel serán de al menos tres autoridades nacionales diferentes, excepto en los Grupos M, N y Q, donde deberán ser de al menos dos autoridades nacionales diferentes. Si una *parte* no está satisfecha con la decisión del panel, tendrá derecho a una audiencia con un panel compuesto conforme a las reglas N1.1, N1.2 y N1.3, excepto en lo relativo a los hechos probados, si lo pide dentro del tiempo límite especificado en las instrucciones de regata.

[NUEVO] En el RRV 2013-2016, la posibilidad de crear paneles estaba reservada a jurados internacionales de menos de diez integrantes. La supresión de las palabras « de menos de diez miembros » permite constituir paneles con independencia del número de integrantes del jurado. Eso debiera permitir reducir el número de jueces internacionales necesarios para regatas que se desarrollan en varias sedes. Permite igualmente celebrar dos o más audiencias simultáneas,

reduciéndose en consecuencia el tiempo de espera para los participantes.

N1.7 Como excepción a las reglas N1.1 y N1.2, World Sailing puede en circunstancias limitadas (véase la reglamentación de World Sailing 25.8.13) puede autorizar un jurado internacional compuesto por un total de tres miembros. Todos ellos deben ser Jueces Internacionales. Los miembros serán de tres autoridades nacionales diferentes (dos, en los Grupos, M, N y O). La autorización se contendrá en una carta de aprobación remitida a la autoridad organizadora, se mencionará en el anuncio e instrucciones de regata, y se publicará en el tablón oficial de avisos.

[NUEVO] Según la vigente reglamentación de World Sailing 25.8.13, un jurado internacional podría estar compuesto de 3 jueces si el organizador lo solicita a World Sailing y si la federación nacional ha dado su acuerdo escrito. World Sailing tomará en consideración el número de audiencias habido en ediciones precedentes, el tipo de barcos y las exigencias de juicio directo en el agua, las cualificaciones, experiencia y nacionalidad de los miembros propuestos para tal jurado, y si una derogación similar ha sido ya acordada por World Sailing en el pasado. La decisión se tomará conjuntamente por el presidente del comité de Race Officials, el del sub-comité de International Judges y el Director World Sailing.

Hasta ahora ninguna regla permitía un jurado internacional de 3 integrantes. Esta modificación permitirá que ciertas clases World Sailing con escaso presupuesto y un número limitado de participantes en su campeonato del mundo dispongan de un jurado internacional inapelable.

APÉNDICE P – PROCEDIMIENTOS ESPECIALES PARA LA REGLA 42

P1 OBSERVADORES Y PROCEDIMIENTO

P1.1 El comité de protestas puede nombrar observadores, entre los que pueden incluirse miembros del comité de protestas, para actuar de acuerdo con la regla P1.2. No se nombrará como observador a una persona que tenga un *conflicto de intereses* significativo.

[NUEVO] Según las reglas del apéndice P RRV 2013-2016, no se establecía condición alguna para designar a las personas que actuaran bajo la regla P1. Ahora, resulta obvio que esas personas no deben tener conflicto de intereses, tanto más cuanto las penalizaciones son inmediatas y sin audiencia.

P2 PENALIZACIONES

P2.4 Penalizaciones Cerca de la Línea de Llegada

Si un barco fue penalizado bajo las reglas P2.2 o P2.3 y no le fue razonablemente posible retirarse antes de *terminar*, será clasificado como si se hubiera retirado con prontitud.

[NUEVO] Según las reglas del apéndice P RRV 2013-2016, un barco penalizado debe « retirarse inmediatamente de la prueba » (en el original « promptly »), siendo penalizado como DNE en caso de no hacerlo. A veces, según la interpretación de « retirarse inmediatamente », las decisiones de los jueces eran distintas cuando se señalaba la penalización cerca de la línea de llegada o después de la llegada. Esta modificación debiera contribuir a armonizar las maneras de juzgar.

P5 BANDERAS “O” Y “R”

P5.1 Cuándo se Aplica la Regla P5

La regla P5 se aplica si las reglas de clase permiten el bombeo (“pumping”), el balanceo (“rocking”) y

el envión (“ooching”) cuando la velocidad del viento exceda de cierto límite.

P5.2 Antes de la Señal de Salida

- (a) El comité de regatas puede señalar que se permite el bombeo (“pumping”), el balanceo (“rocking”) y el envión (“ooching”), tal como prevén las reglas de clase, izando la bandera O antes de o junto con la señal de atención.
- (b) Si, después de izar la bandera O, el viento amaina por debajo de la velocidad límite establecida, el comité de regatas puede *aplazar* la prueba. A continuación, antes de o junto con la nueva señal de atención, el comité de regatas izará o bien la bandera R, a fin de señalar que se aplica la regla 42 tal como haya sido modificada por las reglas de clase, o bien la bandera O, tal como se establece en la regla P.5.2(a).
- (c) Cuando la bandera O o la bandera R se icen antes de o junto con la señal de atención, se mantendrán izadas hasta la señal de salida.

P5.3 Después de la Señal de Salida

Después de la señal de salida,

- (a) si el viento arrecia por encima del límite establecido, el comité de regatas puede izar la bandera O junto con señales fónicas repetidas en una *baliza* para señalar que el bombeo (“pumping”), el balanceo (“rocking”) y el envión (“ooching”) se permiten tal como prevén las reglas de clase una vez se haya pasado la *baliza*;
- (b) si se izó la bandera O y el viento amaina por debajo del límite establecido, el comité de regatas puede izar la bandera R junto con señales fónicas repetidas en una *baliza* para señalar que la regla 42, tal como haya sido modificada por las reglas de clase, se aplica una vez se haya pasado la *baliza*.

[ACLA] Esta regla P5 modificada tiene por finalidad aclarar la manera de aplicar la regla P5 cuando el viento amaina justo antes de la salida, así como facilitar la comprensión de la regla y su aplicación por los comités de regata.

APÉNDICE T – MEDIACIÓN

Este apéndice solo se aplica si así lo establecen el Anuncio de Regata o las Instrucciones de Regata.

[NUEVO] World Sailing introduce un nuevo apéndice T «Mediación» (término en inglés: *Arbitration*). Este apéndice permite reducir el número de audiencias. Para favorecer la aplicación de este método, World Sailing, al introducir el apéndice en el RRV estandariza y homogeniza las reglas aplicables a la mediación, sin que resulte ya preciso elaborar un anexo a las IR o copiarlo de las IR de otra regata que haya utilizado el método.

La mediación forma parte igualmente del Manual de Jueces.