

REGLAMENTO
de
REGATAS A VELA

2013-2016

ISAF - FAY

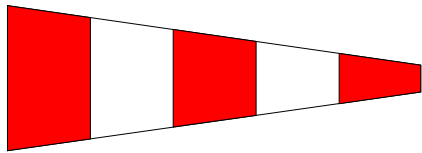
EDICIÓN EN ESPAÑOL

“THE RACING RULES OF SAILING for 2013-2016”

Traducido por la Federación Argentina de Yachting bajo licencia de la ISAF

© International Sailing Federation, Ltd. - June 2012

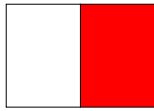
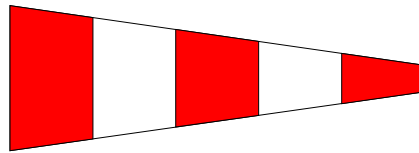
© 2012 Federación Argentina de Yachting, Venezuela 110, piso 12 “A”, Buenos Aires, Argentina.



↑... ↓.

Bandera de "Inteligencia"

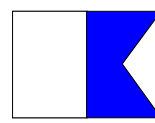
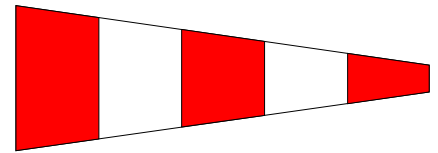
Se *postergan* las regatas que no se han largado. Un minuto después de que esta señal sea arriada se dará la señal de atención, a menos que en ese momento la regata sea *postergada* nuevamente o sea *anulada*.



↑... ↓.

"Inteligencia" sobre "H"

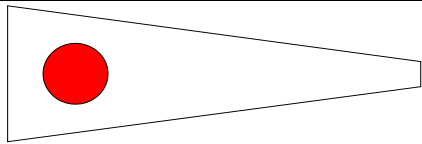
Se *postergan* las regatas que no han sido largadas. Otras señales se darán en tierra.



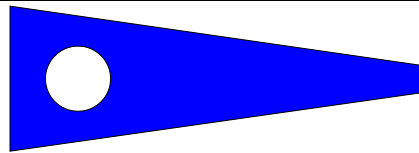
↑... ↓.

"Inteligencia" sobre "A"

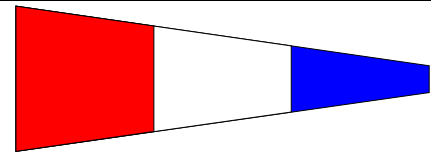
Se *postergan* las regatas que no han sido largadas. Hoy no habrá más regatas.



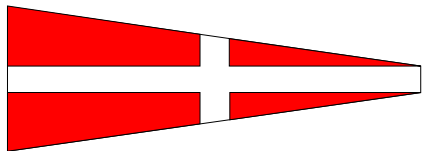
Numeral 1 ↑... ↓.



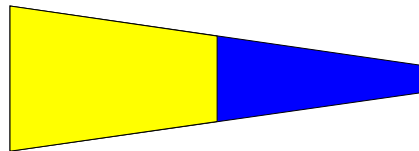
Numeral 2 ↑... ↓.



Numeral 3 ↑... ↓.



Numeral 4 ↑... ↓.



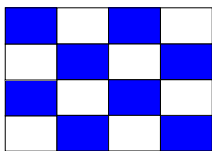
Numeral 5 ↑... ↓.



Numeral 6 ↑... ↓.

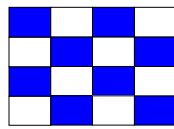
Inteligencia sobre un Gallardete Numeral 1 al 6 *Postergación* de 1-6 horas desde la hora programada de partida.

Señales de Anulación

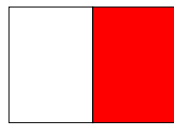


↑... ↓.

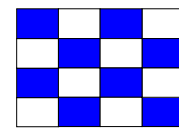
"N" Todas las regatas que han partido son *anuladas*. Regresen a la zona de partida. Se dará la señal de atención un minuto después de que esta señal sea arriada, a menos que en ese momento la regata sea *anulada* nuevamente o sea *postergada*.



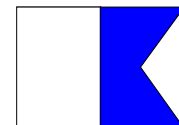
↑... ↓.



"N" sobre "H" Se *anulan* todas las regatas. Otras señales se darán en tierra.



↑... ↓.

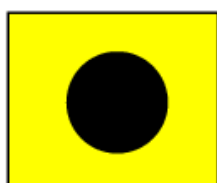


"N" sobre "A" Se *anulan* todas las regatas. Hoy no habrá más regatas.

Señales Preparatorias



↑• ↓—



↑• ↓—



↑• ↓—



↑• ↓—

P Señal preparatoria.

I Rige la Regla 30.1.

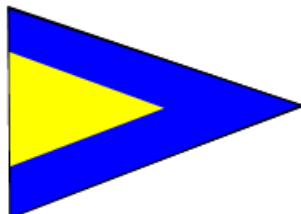
Z Rige la Regla 30.2.

Bandera **Negra** Rige la Regla 30.3.

Señales de llamada

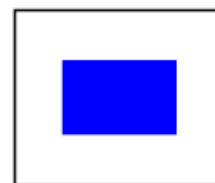


X Llamada individual.



Primer repetidor Llamada general. Se dará la señal de atención 1 minuto después de ser arriada.

Recorrido acortado



S El recorrido ha sido acortado. Rige la Regla 32.2.

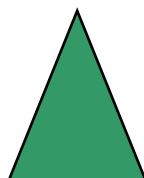
Cambios en la próxima pierna



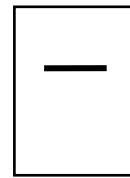
C Se ha cambiado la posición de la próxima *marca*:



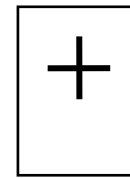
hacia babor;



hacia estribor;



para disminuir la longitud de la pierna;



para aumentar la longitud de la pierna.

Otras señales



L En tierra: Se ha publicado un aviso a los competidores. En el agua: Acérquese al alcance de voz o siga esta embarcación.



M El objeto que exhibe esta señal reemplaza una *marca* faltante.



Y Usar elementos de flotación personal.



(sin sonido)

Bandera o forma Azul
Esta embarcación de comisión de regata está en posición en la línea de llegada.

ÍNDICE

	Señales de Regata
	Documentos de Reglas en Línea
	Introducción
	Definiciones
	Principios Básicos
Parte 1	Reglas Fundamentales
Parte 2	Cuando los Barcos se Encuentran
Parte 3	Conducción de Regatas
Parte 4	Otros Requisitos durante la Regata
Parte 5	Protestas, Reparaciones, Audiencias, Mal Comportamiento y Apelaciones
Parte 6	Inscripción y Requisitos
Parte 7	Organización de Regatas
	Apéndices
A	Puntaje
B	Reglas para las Competencias de Tablas a Vela
C	Reglas para las Regatas Match
D	Reglas para las Regatas por Equipos
E	Reglas para las Regatas de Barcos Radiocontrolados
F	Reglas para las Regatas de Kiteboard
G	Identificación en las Velas
H	Pesaje de Ropa y Equipamiento
J	Aviso e Instrucciones de Regata
K	Guía para el Aviso de Regata
L	Guía para las Instrucciones de Regata
M	Recomendaciones para las Comisiones de Protestas
N	Jurados Internacionales
P	Procedimientos Especiales para la Regla 42
R	Procedimientos para Apelaciones y Pedidos
	Formulario de Protestas
	Prescripciones de la Autoridad Argentina

DOCUMENTOS DE REGLAS EN LÍNEA

La ISAF ha establecido una dirección de Internet única, sailing.org/racingrules/documents, en la que los lectores encontrarán enlaces a todos los documentos en línea de reglas mencionados en este libro. A continuación está la lista de esos documentos. También serán suministrados enlaces a otros documentos de reglas en esa dirección.

Introducción Modificaciones hechas a estas reglas después del 1º de Enero de 2013

Códigos ISAF (Regulaciones 19, 20, 21 y 22)

El Libro de los Casos, los Libros de Resoluciones para Regatas Match y Regatas por Equipos

Parte 2 Preámbulo, Regla 48 *Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA)*

Regla 42 Interpretaciones de la Regla 42, Propulsión

Regla 49 Reglas especiales de la ISAF (*ISAF Offshore Special Regulations*)

Preámbulo al Apéndice C Aviso de Regata Estándar para Match Racing

Instrucciones de Regata Estándar para Match Racing

Reglas de Match Racing para Competidores Ciegos

Regla E5.2 Addendum Q de la Asociación Internacional de Navegación por Radio (International Radio Sailing Association)

Preámbulo al Apéndice F Reglas para otros formatos de regata y disciplinas de kiteboard

Regla G1.1 Versión actualizada de la tabla de letras de nacionalidad en las velas

Apéndice K Plantilla Guía para el Aviso de Regata

Apéndice L Plantilla Guía para las Instrucciones de Regata

Apéndice LE Guía Extendida para las Instrucciones de Regata

INTRODUCCIÓN

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

Revisión El reglamento de regatas es revisado y publicado cada cuatro años por la International Sailing Federation (ISAF), la autoridad internacional para este deporte. Esta edición entra en vigor el 1º de Enero de 2013 excepto que para un evento que comienza en 2012 la fecha puede ser postergada por el aviso de regata y las instrucciones de regata. Las líneas verticales al margen indican cambios importantes a las Partes 1-7 y a las Definiciones respecto de la edición 2009-2012. No se prevén cambios antes del año 2017, pero los cambios considerados urgentes antes de ese plazo serán anunciados a través de las autoridades nacionales y publicados en el sitio Web de la ISAF.

Códigos de la ISAF En la definición *Regla* se hace referencia a los Códigos de Elegibilidad, Publicidad, Antidoping y Clasificación de Regatistas de la ISAF (Regulaciones 19, 20, 21 y 22) pero no han sido incluidos en este libro pues pueden ser modificados en cualquier momento. Las versiones más recientes de los códigos están disponibles en el sitio Web de la ISAF; las nuevas versiones serán anunciadas a través de las autoridades nacionales.

Casos y Resoluciones La ISAF publica interpretaciones de las reglas de regatas en *El Libro de los Casos 2013-2016* y las reconoce como interpretaciones oficiales y explicaciones de las reglas. También publica *El Libro de Resoluciones para Regatas Match 2013-2016 (Call Book for Match Racing 2013-2016)* y *El Libro de Resoluciones para Regatas por Equipos 2013-2016 (Call Book for Team Racing 2013-2016)*, y las reconoce como oficiales sólo para regatas “*match*” y por equipos arbitradas. Estas publicaciones están disponibles en el sitio Web de la ISAF.

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***). La expresión

“Regla de regata” significa una regla del *Reglamento de Regatas a Vela*. “Barco” significa un velero y la tripulación a bordo; “embarcación” significa cualquier barco o buque. “Comisión de regata” incluye a cualquier persona o comisión que realice una función de la comisión de regata. Una “modificación” a una *regla* incluye un agregado a la misma o su supresión total o parcial. “Autoridad nacional” significa una autoridad nacional miembro de la ISAF. Otras palabras y expresiones se usan en el sentido que normalmente es aceptado en el uso náutico o general.

Apéndices Cuando sean de aplicación las reglas de un apéndice, prevalecen sobre cualquier regla de las Partes 1 - 7 y las Definiciones que las contradigan. Cada apéndice se identifica por una letra. La referencia a una regla de un apéndice contendrá la letra del apéndice y el número de la regla (por ejemplo, “regla A1”). Las letras I, O y Q no son usadas para designar apéndices en este libro.

Modificaciones a las Reglas Las prescripciones de una autoridad nacional, las reglas de clase y las instrucciones de regata pueden modificar una regla de regata sólo como lo permite la regla 86.

Modificaciones a las Prescripciones de la Autoridad Nacional Una autoridad nacional puede restringir las modificaciones a sus prescripciones de conformidad con la regla 88.2.

DEFINICIONES

Todo término usado tal como se lo define a continuación aparece en letra cursiva o, en los preámbulos, en cursiva negrita.

Anulación

Una regata que la comisión de regata o la comisión de protestas *anula* es inválida pero puede ser corrida nuevamente.

Barlovento y Sotavento

La banda de *sotavento* de un barco es aquella que está o, si estuviera proa al viento, que estaba más alejada del viento. Sin embargo, cuando navega forzando la amura o en popa redonda, su banda de *sotavento* es aquella en la que lleva su vela mayor. La otra es su banda de *barlovento*. Cuando dos barcos en un mismo *borde* están *comprometidos*, el que está por la banda de *sotavento* del otro es el barco de *sotavento*. El otro es el barco de *barlovento*.

Borde - Amurado a Estribor o Amurado a Babor

Un barco está en el *borde*, *amurado a estribor* o *amurado a babor*, que corresponde a su banda de *barlovento*.

Claro a Popa y Claro a Proa; Compromiso

Un barco está *claro a popa* de otro cuando su casco y equipamiento en posición normal están detrás de una línea proyectada al través del punto más a popa del casco o equipamiento del otro barco en posición normal. El otro barco está *claro a proa*. Están *comprometidos* cuando ninguno está *claro a popa*. Sin embargo, también están *comprometidos* cuando un barco que está entre ellos está *comprometido* con ambos.

Estas expresiones siempre se aplican a barcos en el mismo *borde*. No se aplican a barcos en *bordes* opuestos salvo que rija la regla 18 o que ambos barcos estén navegando con el viento real a más de noventa grados.

Compromiso Ver ***Claro a Popa y Claro a Proa; Compromiso***

Dar [una ***Marca***]

Un barco está *dando* una *marca* cuando está en posición de pasar a barlovento de ella y dejarla por el lado establecido sin cambiar de *borde*.

Espacio

Es el espacio que necesita un barco en las condiciones reinantes, incluido el espacio para cumplir con sus obligaciones bajo las reglas de la Parte 2 y la regla 31, mientras maniobra prontamente en forma marinera.

Espacio en la Marca

Es el *espacio* para que un barco deje una *marca* por su lado establecido. También,

- a. el *espacio* para navegar hacia la *marca* cuando su *rumbo debido* es navegar cerca de ella, y
- b. el *espacio* necesario para rodear la *marca* y navegar el recorrido.

Sin embargo, *espacio en la marca* para un barco no incluye el *espacio* para virar por delante a menos que esté *comprometido a barlovento* y del lado interior del barco que debe dar *espacio en la marca* y estuviera *dando la marca* después de su virada.

Llegar

Un barco *llega* cuando cualquier parte de su casco, o de su tripulación o equipamiento en posición normal, cruza la línea de llegada desde el lado del recorrido. Sin embargo, no ha *llegado* si después de cruzar la línea de llegada

- (a) se penaliza bajo la regla 44.2,
- (b) corrige un error bajo la regla 28.2 cometido en la línea, o
- (c) continúa navegando el recorrido.

Mantenerse Separado

Un barco se *mantiene separado* de un barco con derecho de paso

- (a) si el barco con derecho de paso puede navegar a su rumbo sin necesidad de actuar para esquivarlo y,
- (b) cuando los barcos están *comprometidos*, si el barco con derecho de paso también puede cambiar de rumbo en ambas direcciones sin hacer contacto inmediatamente.

Marca

Es todo objeto que los barcos deben dejar por un lado establecido en las instrucciones de regata, y una embarcación de la comisión de regata rodeada de agua navegable desde la cual se extiende la línea de partida o de llegada. El cabo de fondeo o un objeto unido accidentalmente a una *marca* no son parte de ella.

Obstáculo

Es todo objeto que un barco no podría pasar sin cambiar considerablemente de rumbo, si estuviera navegando hacia él a una distancia de una de sus esloras de casco. También son obstáculos los objetos que sólo pueden pasarse con seguridad por un solo lado y un área así designada por las instrucciones

de regata. Sin embargo, un barco que está *en regata* no es un obstáculo para los demás barcos a no ser que éstos deban *mantenerse separados* de él, o esquivarlo si rige la regla 23. Una embarcación en navegación, incluyendo un barco *en regata*, nunca es un *obstáculo* continuo.

Parte

Una *parte* en una audiencia es

- (a) en una audiencia de protesta: quien protesta; quien es protestado;
- (b) en un pedido de reparación: un barco que pide reparación o para el cual se pide reparación, una comisión de regata actuando bajo la regla 60.2(b);
- (c) para un pedido de reparación bajo la regla 62.1(a): la entidad a la cual se le imputa haber cometido una acción incorrecta o una omisión;
- (d) un barco o un competidor que pueden ser penalizados bajo la regla 69.2.

Sin embargo, la comisión de protestas nunca es una *parte*.

Parte Interesada

Toda persona que pueda ser favorecida o perjudicada como resultado de la resolución de una comisión de protestas, o que tenga un especial interés personal en la resolución.

Partir

Un barco *parte* cuando, habiendo estado enteramente del lado de pre-partida de la línea de partida al darse su señal de partida o después de ésta, y habiendo procedido de conformidad con la regla 30.1 si regía, cualquier parte de su casco, tripulación o equipamiento cruza la línea de partida en dirección a la primera *marca*.

Postergar

Una regata *postergada* es aquella que es retrasada antes de su partida programada pero que después puede ser largada o *anulada*.

Protesta

Un alegato de que un barco ha infringido una *regla* hecho de conformidad con la regla 61.2 por un barco, una comisión de regata o una comisión de protestas.

Regatear - [estar] *en Regata*

Un barco está *en regata* desde su señal preparatoria hasta que *llega* y deja libre la línea y las *marcas* de llegada o se retira, o hasta que la comisión de regata señale una llamada general, una *postergación* o una *anulación*.

- Regla**
- (a) Las reglas de este reglamento, incluyendo las Definiciones, las Señales de Regata, la Introducción, los preámbulos y las reglas de los apéndices pertinentes, pero no los títulos;
 - (b) La Regulación 19 de la ISAF, Código de Elegibilidad; la Regulación 20, Código de Publicidad; la Regulación 21, Código Antidoping; y la Regulación 22, Código de Clasificación de Regatistas;
 - (c) Las prescripciones de la autoridad nacional, a menos que sean modificadas por las instrucciones de regata de conformidad con las prescripciones de la autoridad nacional, si las hubiere, a la regla 88.2;
 - (d) las reglas de clase (para barcos que compitan bajo un sistema de handicap o de rating, las reglas de ese sistema son “reglas de clase”);
 - (e) el aviso de regata;
 - (f) las instrucciones de regata; y
 - (g) cualquier otro documento que rija el evento.

Rumbo Debido

El rumbo que navegaría un barco para *llegar* lo antes posible en ausencia de otros barcos aludidos en la regla en que se usa el término. Un barco no tiene *rumbo debido* antes de su señal de partida.

Sotavento Ver *Barlovento* y *Sotavento****Zona***

El área que rodea una *marca* comprendida dentro de la distancia de tres esloras de casco del barco más cercano a ella. Un barco está en la *zona* cuando cualquier parte de su casco está en la *zona*.

PRINCIPIOS BÁSICOS

EL ESPÍRITU DEPORTIVO Y LAS REGLAS

En el deporte de la vela los competidores se rigen por un conjunto de *reglas* que se espera que cumplan y hagan cumplir. Es un principio fundamental del espíritu deportivo que cuando los competidores infringen una *regla* se penalizarán con prontitud, lo que puede consistir en retirarse.

RESPONSABILIDAD HACIA EL MEDIO AMBIENTE

Se alienta a los competidores a minimizar cualquier impacto ambiental adverso causado por el deporte de la vela.

PARTE 1

REGLAS FUNDAMENTALES

1 SEGURIDAD

1.1 Ayudar a Quienes Estén en Peligro

Todo barco o competidor dará toda la ayuda posible a cualquier persona o embarcación en peligro.

1.2 Equipo Salvavidas y Elementos de Flotación Personal

Todo barco llevará el equipo salvavidas adecuado para todas las personas que estén a bordo, incluyendo un dispositivo listo para su uso inmediato, a menos que sus reglas de clase dispongan otra cosa. Cada competidor es individualmente responsable de usar un elemento de flotación personal adecuado a las condiciones reinantes.

2 NAVEGACIÓN LEAL

Todo barco y su propietario competirán de conformidad con los principios reconocidos del espíritu deportivo y el juego limpio. Sólo se podrá penalizar a un barco bajo esta regla si se establece claramente que se han violado estos principios. Una descalificación bajo esta regla no será descartada del puntaje del barco en la serie.

3 ACEPTACIÓN DE LAS REGLAS

Al participar en una regata conducida bajo estas reglas de regata, cada competidor y cada propietario de barco acepta:

- (a) gobernarse por las *reglas*;
- (b) aceptar las penalizaciones impuestas y otras acciones emprendidas de conformidad con las *reglas*, sujetas a los procedimientos de apelación y revisión previstos en las mismas, como resolución final de cualquier asunto que surja bajo las *reglas*; y
- (c) con respecto a cualquiera de tales resoluciones, no recurrir a ninguna corte de justicia o tribunal.

4 DECISIÓN DE COMPETIR

La responsabilidad por la decisión de un barco de competir en una regata o de continuar *en regata* es exclusivamente suya.

5 ANTIDOPING

Todo competidor cumplirá con el Código Mundial Antidoping, las reglas de la Agencia Mundial Antidoping y la Regulación 21 de la ISAF, Código Antidoping. Toda infracción presunta o real a esta regla será tratada de conformidad con la Regulación 21. No será fundamento para una *protesta* y no rige la regla 63.1.

PARTE 2

CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN

*Las reglas de la Parte 2 rigen entre barcos que navegan en o cerca del área de regata y que tienen la intención de **regatear**, que están **en regata** o que han estado **en regata**. Sin embargo, un barco que no esté **en regata** no será penalizado por infringir una de estas reglas, excepto la regla 24.1.*

Cuando un barco que navega bajo estas reglas se encuentra con una embarcación que no lo hace, se regirá por el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA) (IRPCAS en inglés) o por las reglas del derecho de paso del Estado. Si las instrucciones de regata así lo disponen, las reglas de la Parte 2 son reemplazadas por las reglas del derecho de paso del RIPA (IRPCAS) o por las reglas del derecho de paso del Estado.

SECCIÓN A

DERECHO DE PASO

*Un barco tiene derecho de paso sobre otro barco cuando el otro barco debe **mantenerse separado** de él. Sin embargo, algunas reglas de las Secciones B, C y D limitan las acciones de un barco con derecho de paso.*

10 EN BORDES OPUESTOS

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

11 EN EL MISMO BORDE, COMPROMETIDOS

*Cuando los barcos están en el mismo **borde** y **comprometidos**, un barco de **barlovento** se mantendrá separado de un barco de **sotavento**.*

12 EN EL MISMO BORDE, NO COMPROMETIDOS

Cuando los barcos están en el mismo *borde* y no están *comprometidos*, un barco *claro a popa* se *mantendrá separado* de un barco *claro a proa*.

13 MIENTRAS VIRA POR AVANTE

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

SECCIÓN B

LIMITACIONES GENERALES

14 EVITAR EL CONTACTO

Todo barco evitará el contacto con otro si fuera razonablemente posible. Sin embargo, un barco con derecho de paso o con derecho a *espacio* o a *espacio en la marca*

(a) no necesita actuar con el fin de evitar un contacto hasta que resulte claro que el otro barco no se *mantiene separado* o no da *espacio* o *espacio en la marca*, y

(b) será absuelto si infringe esta regla y el contacto no causa daño o lesión.

15 ADQUIRIR EL DERECHO DE PASO

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

16 CAMBIAR DE RUMBO

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

16.2 Además, cuando después de la señal de partida un barco *amurado a babor* se está *manteniendo separado* por navegar para pasar a popa del barco *amurado a estribor*, el barco *amurado a estribor* no cambiará de rumbo si como consecuencia el barco *amurado a babor* necesitase inmediatamente cambiar de rumbo para continuar *manteniéndose separado*.

17 EN EL MISMO BORDE; RUMBO DEBIDO

Si un barco *claro a popa* queda *comprometido a sotavento* de un barco en el mismo *borde* dentro de la distancia de dos de sus esloras de casco, no navegará más orzado que su *rumbo debido* mientras sigan en el mismo *borde y comprometidos* dentro de esa distancia, a menos que al hacerlo navegue prontamente a popa del otro barco. Esta regla no rige si el *compromiso* comienza mientras el barco de *barlovento* debe *mantenerse separado* bajo la regla 13.

SECCIÓN C

EN MARCAS Y OBSTÁCULOS

*Las reglas de la Sección C no rigen en una **marca** de partida rodeada de agua navegable ni en su cabo de fondeo desde el momento en que los barcos se acercan a ellos para **partir** hasta que los hayan pasado.*

18 ESPACIO EN LA MARCA

18.1 Cuándo Rige la Regla 18

La regla 18 rige entre barcos cuando deben dejar una *marca* por el mismo lado y al menos uno de ellos está en la *zona*. Sin embargo, no rige

- (a) entre barcos en *bordes* opuestos en una bordejeada hacia barlovento,
- (b) entre barcos en *bordes* opuestos cuando el *rumbo debido* en la *marca* para uno de ellos pero no para ambos es virar por avante,

- (c) entre un barco que se acerca a una *marca* y otro que sale de ella, o
- (d) si la *marca* es un *obstáculo* continuo, en cuyo caso rige la regla 19.

18.2 Dar Espacio en la Marca

- (a) Cuando los barcos están *comprometidos* el barco exterior dará *espacio en la marca* al barco interior, a menos que rija la regla 18.2(b).
- (b) Si los barcos están *comprometidos* cuando el primero de ellos alcanza la *zona*, el barco que en ese momento esté del lado exterior dará de allí en adelante *espacio en la marca* al barco interior. Si un barco está *claro a proa* cuando alcanza la *zona*, el barco que en ese momento esté *claro a popa* le dará de allí en adelante *espacio en la marca*.
- (c) Cuando un barco debe dar *espacio en la marca* de conformidad con la regla 18.2(b),
 - (1) continuará haciéndolo aún si más tarde un *compromiso* se rompe o comienza un nuevo *compromiso*.
 - (2) si queda *comprometido* del lado interior del barco con derecho a *espacio en la marca*, también le dará *espacio* a ese barco para navegar a su *rumbo debido* mientras permanezcan *comprometidos*.

Sin embargo, si el barco con derecho a *espacio en la marca* pasa más allá de proa al viento o sale de la *zona*, la regla 18.2(b) deja de regir.

- (d) Si hubiere una duda razonable acerca de si un barco obtuvo o rompió a tiempo un *compromiso*, se supondrá que no lo hizo.
- (e) Si un barco obtuvo un *compromiso* interior desde *claro a popa* o por virar por avante a barlovento del otro barco y, desde el momento en que comenzó el *compromiso*, el barco exterior ha estado imposibilitado para dar *espacio en la marca*, no se requiere que lo dé.

18.3 Virar por Avante al Acercarse a una Marca

Si un barco en la *zona* pasa más allá de proa al viento y luego queda en el mismo *borde* que un barco que está *dando la marca*,

de allí en adelante no rige la regla 18.2 entre ellos. El barco que cambió de *borde*

- (a) no obligará al otro barco a navegar más orzado que un rumbo de ceñida para evitar contacto ni le impedirá pasar la *marca* por el lado establecido, y
- (b) le dará *espacio en la marca* si el otro barco queda *comprometido* del lado interior.

18.4 Trasluchar

Cuando un barco con derecho de paso y *comprometido* del lado interior deba trasluchar en una *marca* para navegar a su *rumbo debido*, hasta que trasluche no se alejará de la *marca* más que lo necesario para navegar a ese rumbo. La regla 18.4 no rige en una *marca* portón.

19 ESPACIO PARA PASAR UN OBSTÁCULO

19.1 Cuándo Rige la Regla 19

La regla 19 rige entre barcos en un *obstáculo* excepto cuando éste sea también una *marca* que los barcos deben dejar por el mismo lado. No obstante, en un *obstáculo* continuo, rige siempre la regla 19 y no rige la regla 18.

19.2 Dar Espacio en un Obstáculo

- (a) Un barco con derecho de paso puede elegir pasar un *obstáculo* por cualquier lado.
- (b) Cuando los barcos están *comprometidos*, el barco exterior le dará al barco interior *espacio* entre sí mismo y el *obstáculo*, a menos que no le haya sido posible hacerlo desde el momento en que comenzó el *compromiso*.
- (c) Mientras los barcos están pasando un *obstáculo* continuo, si un barco que estaba *claro a popa* y obligado a *mantenerse separado* queda *comprometido* entre el otro barco y el *obstáculo* y, en el momento en que comienza el *compromiso*, no hay *espacio* para que pase entre ellos, no tiene derecho a *espacio* bajo la regla 19.2(b). Mientras los barcos permanezcan *comprometidos*, se *mantendrá separado* y las reglas 10 y 11 no rigen.

20 ESPACIO PARA VIRAR POR AVANTE EN UN OBSTÁCULO

20.1 Llamando

Cuando se acerca a un *obstáculo*, un barco puede llamar en voz alta pidiendo *espacio* para virar por avante y esquivar a otro barco en el mismo *borde*. No obstante, no llamará si

- (a) puede esquivar el *obstáculo* con seguridad sin hacer un cambio considerable de rumbo,
- (b) está navegando más derivado que un rumbo de ceñida, o
- (c) el *obstáculo* es una *marca* y un barco que la esté *dando* debería responder y cambiar de rumbo.

20.2 Respondiendo

- (a) Luego de que un barco llame, le dará al barco llamado tiempo para responder.
- (b) El barco llamado responderá incluso si el llamado infringe la regla 20.1.
- (c) El barco llamado responderá ya sea virando por avante tan pronto como sea posible o contestando inmediatamente “Vire” y luego dando *espacio* al barco que llamó para virar por avante y esquivarlo.
- (d) Cuando el barco llamado responda, el barco que llamó virará por avante tan pronto como sea posible.
- (e) Desde el momento en que un barco llama hasta que haya virado por avante y esquivado al barco llamado, la regla 18.2 no rige entre ellos.

20.3 Pasando el Llamado a un Barco Adicional

Cuando un barco ha sido llamado pidiéndole *espacio* para virar por avante y tiene la intención de responder virando por avante, puede llamar a otro barco en el mismo *borde* pidiéndole *espacio* para virar por avante y esquivarlo. Puede llamar aún en caso de que su llamado no cumpla con lo requerido por la regla 20.1. La regla 20.2 rige entre el barco que hizo el llamado y el barco al que llamó.

21 Absolución

Cuando un barco está navegando en el *espacio* o en el *espacio en la marca* al que tiene derecho bajo una regla de la Sección C, será absuelto si, en un incidente con un barco que debía darle ese *espacio* o *espacio en la marca*,

- (a) infringe una regla de la Sección A, la regla 15 o la regla 16, o
- (b) es forzado a infringir la regla 31.

SECCIÓN D

OTRAS REGLAS

Cuando rigen las reglas 22 ó 23 entre dos barcos, no rigen las reglas de la Sección A.

22 ERRORES DE PARTIDA; PENALIZARSE; DESPLAZARSE HACIA ATRÁS

- 22.1** Todo barco que navega hacia el lado de prepartida de la línea de partida o de una de sus prolongaciones después de su señal de partida, para *partir* o para cumplir con la regla 30.1 se *mantendrá separado* de los barcos que no lo están haciendo hasta que esté completamente del lado de prepartida.
- 22.2** Todo barco que está penalizándose se *mantendrá separado* de los barcos que no lo están haciendo.
- 22.3** Todo barco que se desplaza hacia atrás en relación al agua por acuartelar una vela se *mantendrá separado* de los barcos que no lo están haciendo.

23 TUMBADO, VARADO O FONDEADO; RESCATANDO

De ser posible, todo barco esquivará a otro barco que esté tumbado o que no haya recuperado el control después de haber tumbado, o que esté fondeado o varado, o que esté tratando de ayudar a una persona o una embarcación en peligro. Un barco está tumbado cuando el tope de su palo está en el agua.

24 INTERFERIR CON OTRO BARCO

- 24.1** De ser razonablemente posible, todo barco que no está *en regata* no interferirá con un barco que está *en regata*.

24.2 Excepto cuando navega a su *rumbo debido*, ningún barco interferirá con otro barco que se está penalizando o está navegando otra pierna.

PARTE 3

CONDUCCIÓN DE REGATAS

25. AVISO DE REGATA, INSTRUCCIONES DE REGATA Y SEÑALES

- 25.1. El aviso de regata y las instrucciones de regata estarán a disposición de cada barco antes de que comience la regata.
- 25.2. El significado de las señales visuales y acústicas establecido en Señales de Regata no será modificado excepto si se hace de conformidad con la regla 86.1 (b). El significado de cualquier otra señal que pueda ser utilizada será establecido en las instrucciones de regata.
- 25.3. Una comisión de regata puede desplegar una señal visual utilizando una bandera o bien otro objeto de apariencia similar.

26. LARGADA DE LAS REGATAS

Las regatas se largarán mediante las siguientes señales. Se tomarán los tiempos a partir de las señales visuales; no se tendrá en cuenta la falta de una señal acústica.

<i>Minutos antes de la señal de partida</i>	<i>Señal Visual</i>	<i>Señal Acústica</i>	<i>Significado</i>
5*	Bandera de clase	Una	Señal de atención
4	P, I, Z, Z con I, o bandera negra	Una	Señal preparatoria
1	Se arría la bandera preparatoria	Una larga	Un minuto
0	Se arría la bandera de clase	Una	Señal de partida

* o según se determine en las instrucciones de regata.

La señal de atención de cada clase sucesiva se dará con la señal de partida de la clase precedente o después de ésta.

27 OTRAS ACCIONES DE LA COMISIÓN DE REGATA PREVIAS A LA SEÑAL DE PARTIDA

- 27.1** No más tarde que la señal de atención, la comisión de regata señalará o comunicará de otro modo el recorrido a navegar si las instrucciones de regata no lo establecen, y podrá reemplazar una señal de recorrido por otra y señalar que es obligatorio el uso de elementos de flotación personal (desplegar la bandera “Y” con un sonido).
- 27.2** No más tarde que la señal preparatoria, la comisión de regata podrá desplazar una *marca* de partida.
- 27.3** Antes de la señal de partida, la comisión de regata podrá *postergar* (desplegar la bandera de “Inteligencia”, “Inteligencia” sobre “H”, o “Inteligencia” sobre “A”, con dos sonidos) o *anular* la regata (desplegar la bandera “N” sobre “H”, o “N” sobre “A”, con tres sonidos) por cualquier motivo.

28 NAVEGANDO EL RECORRIDO

- 28.1** Todo barco *partirá*, navegará el recorrido descrito en las instrucciones de regata y *llegará*. Mientras lo hace, dejará por cualquier lado una *marca* que no da comienzo, limita o da fin a la pierna que está navegando. Después de *llegar* no es necesario que cruce la línea de llegada completamente.
- 28.2** Un hilo que representa el trayecto del barco desde el momento que comienza a aproximarse a la línea de partida desde su lado de prepartida para *partir* hasta que *llega*, cuando se lo tensa deberá
- (a) pasar por el lado establecido de cada *marca* y en el orden correcto
 - (b) tocar cada una de las *marcas* a rodear, y
 - (c) pasar entre las *marcas* de un portón desde la dirección de la *marca* anterior.

Podrá corregir cualquier error para cumplir con esta regla, siempre y cuando no haya *llegado*.

29 LLAMADAS

29.1 Llamada Individual

Cuando, al darse la señal de partida de un barco, cualquier parte de su casco, tripulación o equipamiento está del lado del recorrido de la línea de partida o deba cumplir con la regla 30.1, la comisión de regata

prontamente desplegará la bandera “X” con un sonido. La bandera permanecerá desplegada hasta que todos esos barcos hayan navegado hasta estar completamente del lado de prepartida de la línea de partida o de una de sus prolongaciones y hayan cumplido con la regla 30.1 si rigiera, pero no más tarde que cuatro minutos después de la señal de partida o un minuto antes que una señal de partida posterior, si esto ocurre antes. Si rige la regla 30.3 esta regla no rige.

29.2 Llamada General

Cuando al darse la señal de partida la comisión de regata no puede identificar a barcos que están del lado del recorrido de la línea de partida o a los regidos por la regla 30, o si ha habido un error en el procedimiento de partida, la comisión de regata puede hacer una llamada general (desplegar el Primer Repetidor con dos sonidos). Se dará la señal de atención para una nueva partida de la clase que fue llamada un minuto después de que se arríe el Primer Repetidor (un sonido), y las partidas de las clases subsiguientes seguirán a esa nueva partida.

30 PENALIZACIONES DE PARTIDA

30.1 Regla de la Bandera I

Si se ha desplegado la bandera “I” y cualquier parte del casco, tripulación o equipamiento de un barco está del lado del recorrido de la línea de partida o de sus prolongaciones durante el último minuto previo a su señal de partida, de allí en adelante navegará desde el lado del recorrido hacia el lado de prepartida cruzando una de las prolongaciones antes de *partir*.

30.2 Regla de la Bandera Z

Si se ha desplegado la bandera “Z”, ninguna parte del casco, tripulación o equipamiento de un barco estará dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de partida y la primera *marca* durante el último minuto previo a su señal de partida. Si un barco infringe esta regla y es identificado, recibirá, sin audiencia, una Penalización de Puntaje del 20% calculada como lo establece la regla 44.3(c). Será penalizado incluso si la regata fuera largada o corrida nuevamente, pero no si fuera *postergada* o *anulada* antes de la señal de partida. Si fuese identificado del mismo modo durante un intento subsiguiente de largar la misma regata, recibirá una Penalización de Puntaje del 20% adicional.

30.3 Regla de la Bandera Negra

Si se ha desplegado una bandera negra, ninguna parte del casco, tripulación o equipamiento de un barco estará dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de partida y la primera *marca* durante el último minuto previo a su señal de partida. Si un barco infringe esta regla y es identificado, será descalificado sin audiencia aún si la regata fuera largada o corrida nuevamente, pero no si es *postergada* o *anulada* antes de la señal de partida. Si es señalada una llamada general, o si la regata es *anulada* después de la señal de partida, la comisión de regata exhibirá su número de vela antes de la siguiente señal de atención para esa regata, y si la regata fuera largada o corrida nuevamente, no competirá en ella. Si lo hace, su descalificación no será descartada al calcularse su puntaje en la serie.

31 TOCAR UNA MARCA

Mientras esté *en regata*, un barco no tocará una *marca* de partida antes de *partir*, ni una *marca* que da comienzo, limita o da término a una pierna del recorrido en la que navega, ni una *marca* de llegada después de *llegar*.

32 ACORTAR O ANULAR DESPUÉS DE LA PARTIDA

32.1 Después de la señal de partida, la comisión de regata puede acortar el recorrido (desplegar la bandera “S” con dos sonidos) o *anular* la regata (desplegar la bandera “N”, “N” sobre “H”, o “N” sobre “A”, con tres sonidos), según sea adecuado,

(a) por un error en el procedimiento de partida,

(b) por malas condiciones meteorológicas,

(c) por una insuficiencia de viento que haga improbable que algún barco *llegue* dentro del límite de tiempo,

(d) porque falte una *marca* o esté fuera de su posición, o

(e) por cualquier otra razón que afecte directamente la seguridad o la equidad de la competencia,

o puede acortar el recorrido para permitir que se corran otras regatas programadas. Sin embargo, después de que un barco haya navegado el recorrido y *llegado* dentro del límite de tiempo, si lo hubiere, la comisión de regata no *anulará* la regata sin considerar las consecuencias para todos los barcos en la regata o serie.

- 32.2** Si la comisión de regata señala un recorrido acortado (despliega la bandera “S” con dos sonidos), la línea de llegada será:
- (a) en una *marca* a rodear, entre la *marca* y un asta con la bandera “S”;
 - (b) en una línea que los barcos deben cruzar al final de cada vuelta, esa línea;
 - (c) en un portón, entre las *marcas* del portón.

El recorrido acortado será señalado antes de que el primer barco cruce la línea de llegada.

33 CAMBIO DE LA SIGUIENTE PIERNA DEL RECORRIDO

La comisión de regata puede cambiar una pierna del recorrido que comience en una *marca* a rodear o en un portón cambiando la posición de la siguiente *marca* (o de la línea de llegada) y señalándolo a todos los barcos antes de que comiencen la pierna. No es necesario que la siguiente *marca* esté en su posición en ese momento.

- (a) Si la dirección de la pierna será cambiada, la señal consistirá en desplegar la bandera “C” con sonidos repetitivos y, ya sea
 - (1) el nuevo rumbo compás o
 - (2) un triángulo verde para un cambio a estribor o un rectángulo rojo para un cambio a babor.
- (b) Si la longitud de la pierna será cambiada, la señal consistirá en mostrar la bandera “C” con sonidos repetitivos junto con un signo “-” si la longitud será disminuida o un signo “+” si será aumentada.
- (c) Las siguientes piernas pueden ser cambiadas para mantener la geometría del recorrido sin hacer señales adicionales.

34 MARCA FALTANTE

Si una *marca* falta o está fuera de posición, la comisión de regata deberá, cuando sea posible,

- (a) reponerla en su posición correcta o sustituirla por una nueva de apariencia similar, o
- (b) sustituirla por un objeto que exhiba la bandera “M” y hacer sonidos repetitivos.

35 LÍMITE DE TIEMPO Y PUNTAJE

Si un barco navega el recorrido como lo requiere la regla 28 y *llega* dentro del límite de tiempo, si lo hubiere, todos los barcos que *lleguen* serán clasificados según su puesto de llegada a menos que la regata sea *anulada*. Si ningún barco *llega* dentro del límite de tiempo, la comisión de regata *anulará* la regata.

36 REGATAS LARGADAS O CORRIDAS NUEVAMENTE

Cuando una regata se larga o se corre nuevamente, la infracción a una *regla* distinta de la regla 30.3, en la regata original no impedirá que un barco compita ni, excepto bajo las reglas 30.2, 30.3 ó 69, hará que se lo penalice.

PARTE 4

OTROS REQUISITOS DURANTE LA REGATA

Las reglas de la Parte 4 sólo rigen para barcos en regata. Sin embargo, la regla 55 se aplica en todo momento cuando los barcos están en el agua.

40 ELEMENTOS DE FLOTACIÓN PERSONAL

Cuando se despliega la bandera “Y” con un sonido antes o con la señal de atención, los competidores usarán elementos de flotación personal, excepto durante un breve lapso mientras cambien o ajusten su ropa o equipo personal. Los trajes húmedos y los trajes secos no son elementos de flotación personal.

41 AYUDA EXTERNA

Ningún barco recibirá ayuda alguna de procedencia externa, excepto

- (a) ayuda para un tripulante que está enfermo, lesionado o en peligro;
- (b) ayuda por parte de la tripulación de la otra embarcación para separarse después de una colisión;
- (c) ayuda consistente en información libremente disponible para todos los barcos;
- (d) información no solicitada recibida de una fuente desinteresada, que puede ser otro barco en la misma regata.

Sin embargo, un barco que obtiene una ventaja significativa en la regata como consecuencia de la ayuda recibida bajo la regla 41(a) podrá ser protestado y penalizado; cualquier penalidad podrá ser menor que una descalificación.

42 PROPULSIÓN

42.1 Regla Básica

Excepto cuando lo permitan las reglas 42.3 ó 45, todo barco competirá usando sólo el viento y el agua para aumentar, mantener o reducir su velocidad. Sus tripulantes pueden ajustar las velas y el asiento del

casco y realizar otros actos del arte marinero pero, aparte de esto, no moverán sus cuerpos de otro modo para propulsar al barco.

42.2 Acciones Prohibidas

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

- (a) bombear: abanicado repetido de cualquier vela, ya sea mediante el cazado y filado de la vela o por movimientos corporales verticales o hacia las bandas;
- (b) hamacar: rolado repetido del barco, inducido por
 - (1) movimiento corporal,
 - (2) el ajuste repetido de las velas o de la orza, o
 - (3) timonear;
- (c) enviñón: movimiento repentino del cuerpo hacia adelante, detenido abruptamente;
- (d) remar: movimiento repetido del timón, ya sea vigoroso o que impulse al barco hacia adelante o que le impida desplazarse hacia atrás;
- (e) viradas por avante o trasluchadas repetidas, no relacionadas con cambios del viento ni con consideraciones tácticas.

42.3 Excepciones

- (a) Un barco puede ser hamacado para facilitar su gobierno.
- (b) La tripulación de un barco puede mover sus cuerpos para exagerar el rolado que facilite timonear el barco a través de una virada por avante o una trasluchada, siempre que, en el momento en que la virada o trasluchada se haya completado, la velocidad del barco no sea mayor que la que hubiese tenido en ausencia de la virada por avante o la trasluchada.
- (c) Excepto en una bordejeada hacia barlovento, cuando sea posible barrenar (acelerar rápidamente bajando por el frente de una ola) o planear, la tripulación del barco puede tirar de cualquier vela a fin de iniciar la barrenada o el planeo, pero sólo se puede tirar de cada vela una vez por cada ola o racha de viento.

-
- (d) Cuando un barco está más orzado que un rumbo de ceñida y está inmóvil o se desplaza lentamente, puede remar con el timón para caer a un rumbo de ceñida.
 - (e) Si un baten está invertido la tripulación del barco puede bombear la vela hasta que el baten deje de estar invertido. Esta acción no está permitida si claramente propulsa al barco.
 - (f) Un barco puede reducir su velocidad mediante movimientos repetidos de su timón.
 - (g) Se puede usar cualquier método de propulsión para dar ayuda a una persona o a otra embarcación en peligro.
 - (h) Un barco puede usar fuerza aplicada por su tripulación o por la tripulación de la otra embarcación y cualquier equipamiento que no sea un motor de propulsión para liberarse después de varar o de colisionar con una embarcación u objeto. Sin embargo, el uso de un motor puede estar permitido por la regla 42.3(i).
 - (i) Las instrucciones de regata pueden, en circunstancias establecidas, permitir el uso de un motor o cualquier otro método para propulsarse, a condición de que el barco no obtenga una ventaja significativa en la regata.

Nota: las Interpretaciones de la Regla 42 están disponibles en la página web de la ISAF (www.sailing.org) o solicitándolas por correo.

43 ROPA Y EQUIPAMIENTO DE LOS COMPETIDORES

- 43.1** (a) Ningún competidor usará ni portará ropa ni equipamiento con el propósito de aumentar su peso.
- (b) Asimismo, el peso total de la ropa y el equipamiento de un tripulante no excederá los 8 kilogramos, excluyendo el arnés de trapecio o de adrizar y la ropa (incluido el calzado) que se use por debajo de la rodilla. Las reglas de clase o las instrucciones de regata pueden especificar un peso menor, o uno mayor que no exceda los 10 kilogramos. Las reglas de clase pueden incluir dentro de ese peso al calzado y a otras prendas de vestir que se usen por debajo de la rodilla. Todo arnés de trapecio o de adrizar tendrá flotabilidad positiva y no pesará más de 2 kilogramos, pero

las reglas de clase pueden especificar un peso que no supere los 4 kilogramos. Los pesos se determinarán de conformidad con el Apéndice H.

- (c) Cuando un inspector de equipamiento o un medidor encargado de pesar ropa y equipo crea que un competidor pueda haber infringido la regla 43.1(a) o la regla 43.1(b), informará del asunto por escrito a la comisión de regata.

43.2 La regla 43.1(b) no rige en los barcos que deban estar equipados con guardamancebos.

44 PENALIZACIONES EN EL MOMENTO DEL INCIDENTE

44.1 Penalizarse

Todo barco puede realizar una Penalización de Dos Giros cuando pueda haber infringido una o más reglas de la Parte 2 en un incidente mientras está *en regata*. Puede realizar una Penalización de Un Giro cuando pueda haber infringido la regla 31. Alternativamente, las instrucciones de regata pueden determinar el uso de la Penalización de Puntaje o alguna otra penalización, en cuyo caso la penalización especificada reemplazará a la Penalización de Un Giro o de Dos Giros. Sin embargo,

- (a) cuando un barco pueda haber infringido una regla de la Parte 2 y la regla 31 en el mismo incidente no es necesario que realice la penalización por infringir la regla 31.
- (b) si el barco causó lesión o daño serio o, si a pesar de haber realizado una penalidad, obtuvo una ventaja significativa en la regata o serie como consecuencia de su infracción, su penalidad será retirarse.

44.2 Penalizaciones de Un Giro y de Dos Giros

Luego de separarse bien de otros barcos lo más pronto posible después del incidente, un barco realiza una Penalización de Un Giro o de Dos Giros realizando prontamente la cantidad requerida de giros en la misma dirección, incluyendo cada giro una virada por avante y una trasluchada. Cuando un barco se penaliza en la línea de llegada o cerca de ella, navegará hasta estar enteramente del lado del recorrido de la línea antes de *llegar*.

44.3 Penalización de Puntaje

- (a) Un barco acepta una Penalización de Puntaje desplegando una bandera amarilla en la primera oportunidad razonable después del incidente.
- (b) Cuando un barco ha aceptado una Penalización de Puntaje, mantendrá la bandera amarilla desplegada hasta *llegar* y llamará la atención de la comisión de regata hacia esta en la línea de llegada. En ese momento también comunicará a la comisión de regata la identidad del otro barco involucrado en el incidente. Si esto no fuera factible, lo hará en la primera oportunidad razonable y dentro del límite de tiempo establecido para las *protestas*.
- (c) El puntaje de la regata para un barco que acepta una Penalización de Puntaje será el que hubiese recibido sin esa penalización, empeorado en la cantidad de puestos establecida en las instrucciones de regata. Sin embargo, no se lo clasificará peor que “No Llegó” (DNF). Cuando las instrucciones de regata no establecen la cantidad de puestos, esa cantidad será el número entero (redondeando 0,5 hacia arriba) más próximo al 20% de la cantidad de barcos inscriptos. No se cambiará el puntaje de los demás barcos; por lo tanto, es posible que dos barcos reciban el mismo puntaje.

45 SACAR A TIERRA; AMARRARSE; FONDEAR

Todo barco estará a flote y libre de amarras al darse su señal preparatoria. A partir de ese momento, no podrá ser sacado a tierra ni amarrado excepto para achicar, rizar sus velas o hacer reparaciones. Puede fondear y sus tripulantes podrán hacer pie sobre el fondo. Recuperará el ancla antes de continuar en la regata a menos que no pueda hacerlo.

46 PERSONA A CARGO

Todo barco tendrá a bordo una persona a cargo designada por el socio o la entidad que inscribió el barco. Ver la regla 75.

47 LIMITACIONES AL EQUIPAMIENTO Y LA TRIPULACIÓN

- 47.1** Todo barco usará solamente el equipamiento que estaba a bordo en el momento de su señal preparatoria.
- 47.2** Nadie que esté a bordo desembarcará intencionalmente, a menos que estuviera enfermo o lesionado, o para ayudar a una persona o embarcación en peligro, o para nadar. Toda persona que deje el barco accidentalmente o para nadar, volverá a bordo antes de que el barco continúe en la regata.

48 SEÑALES DE NIEBLA Y LUCES; DISPOSITIVOS DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO

- 48.1** Cuando la seguridad así lo exija, todo barco dará señales acústicas de niebla y mostrará luces de conformidad con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA) o las reglas del Estado que sean de aplicación.
- 48.2** Todo barco deberá cumplir con la regla 10, Dispositivo de Separación de Tráfico del RIPA.

49 POSICIÓN DE LOS TRIPULANTES; GUARDAMANCEBOS

- 49.1** Ningún competidor usará dispositivo alguno diseñado para llevar su cuerpo fuera de la borda, aparte de correas de adrizar (lingas), y de los refuerzos rígidos que se usan bajo los muslos.
- 49.2** Cuando las reglas de clase o las instrucciones de regata requieran guardamancebos, se llevarán tensos, y ningún competidor mantendrá parte alguna de su torso por fuera de ellos, excepto por un lapso breve para realizar alguna tarea necesaria. En barcos equipados con guardamancebos superiores e inferiores, un competidor sentado en cubierta y mirando hacia afuera del barco, con su cintura por dentro del guardamancebo inferior, puede tener la parte superior de su cuerpo por fuera del guardamancebo superior. Si las reglas de clase no especifican el material o el diámetro mínimo de los guardamancebos, estos deberán cumplir con las especificaciones correspondientes de las *Reglas Especiales de la ISAF*.

Nota: las Reglas Especiales de la ISAF están disponibles en la página web de la ISAF.

50 ESTABLECER Y CAZAR VELAS

50.1 Cambio de Velas

Mientras se cambien velas de proa o spinnakers, una vela de reemplazo puede estar totalmente establecida y cazada antes de que la vela que reemplaza sea arriada. Sin embargo, no se llevará establecida más de una vela mayor ni, excepto durante un cambio, más de un spinnaker.

50.2 Tangones de Spinnaker; Tangones de Foque

Sólo se podrá usar un tangón de spinnaker o de foque por vez, excepto al trasluchar. Estará afirmado al palo de más a proa cuando esté en uso.

50.3 Uso de Arbotantes

- (a) No se llevará la escota de ninguna vela cazada sobre ni a través de un arbotante, excepto según lo permitido por las reglas 50.3(b) o 50.3(c). Un arbotante es cualquier herraje u otro dispositivo situado de modo que pueda ejercer presión hacia afuera sobre una escota o una vela en un punto desde el cual, con el barco adrizado, una línea vertical caería fuera del casco o de la cubierta. A efectos de esta regla: las regalas, los pasamanos y los botazos no forman parte del casco ni de la cubierta, y los que siguen no son arbotantes: un botalón que se use para afirmar el puño de amura de una vela, un batículo que se use para llevar la escota de una vela, ni la botavara de una vela de proa que no requiera ajuste al virar por adelante.
- (b) Se puede llevar la escota de cualquier vela a o sobre una botavara normalmente usada para una vela unida de manera permanente al palo al cual se lleva el puño de driza de la vela.
- (c) Se puede llevar la escota de una vela de proa, o unir su puño de escota, a un tangón de spinnaker o de foque, siempre que no haya un spinnaker establecido.

50.4 Velas de Proa

A efectos de las reglas 50 y 54 y del Apéndice G, la diferencia entre una vela de proa y un spinnaker es que el ancho de una vela de proa,

medido entre los puntos medios de su gratil y su baluma, es menor que 75% de la longitud de su pujamen. Una vela que vaya amurada por detrás del palo de más a proa, no es una vela de proa.

51 LASTRE MÓVIL

Todo lastre móvil, incluidas las velas que no estén establecidas, estará adecuadamente estibado. No se desplazará el agua ni los pesos muertos ni el lastre con el propósito de modificar el asiento o la estabilidad del barco. Las tablas del piso, los mamparos, las puertas, las escaleras y los tanques de agua se dejarán en su lugar y todos los elementos fijos de la cabina se mantendrán a bordo. Sin embargo, el agua de sentina puede ser achicada.

52 FUERZA MANUAL

La jarcia fija, la jarcia de labor, las perchas y los apéndices movibles del casco de un barco serán ajustados y trabajados sólo mediante fuerza provista por la tripulación.

53 FRICCIÓN SUPERFICIAL

Ningún barco expelerá ni soltará sustancia alguna, tal como un polímero, ni tendrá superficies especialmente texturadas que pudieran mejorar el carácter del flujo de agua dentro de la capa límite.

54 ESTAYS DE PROA Y PUÑOS DE AMURA DE VELAS DE PROA

Los estays de proa y los puños de amura de las velas de proa, excepto los de las rastreras de spinnaker cuando el barco no navega de ceñida, se harán firmes aproximadamente sobre la línea de crujía del barco.

55 ELIMINACIÓN DE RESIDUOS

Un competidor no tirará basura al agua intencionalmente.

PARTE 5

PROTESTAS, REPARACIÓN, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES

SECCIÓN A

PROTESTAS; REPARACIÓN; ACCIÓN BAJO LA REGLA 69

60 DERECHO A PROTESTAR; DERECHO A PEDIR REPARACIÓN O ACCIÓN BAJO LA REGLA 69

60.1 Todo barco puede

- (a) protestar a otro barco pero, cuando sea por una supuesta infracción a una regla de la Parte 2 o a la regla 31, sólo podrá hacerlo si estuvo involucrado en el incidente o lo vio; o
- (b) pedir reparación.

60.2 La comisión de regata puede

- (a) protestar a un barco, pero no en base a información procedente de un pedido de reparación o de una *protesta* inválida, o del informe de una *parte interesada* que no sea el representante del propio barco;
- (b) pedir reparación para un barco; o
- (c) informar a la comisión de protestas pidiendo que actúe según la regla 69.2(a).

Sin embargo, la comisión de regata deberá protestar al barco cuando reciba el informe requerido por las reglas 43.1(c) ó 78.3.

60.3 Una comisión de protestas puede

- (a) protestar a un barco, pero no en base a información procedente de un pedido de reparación o de una *protesta* inválida, o del informe de una *parte interesada* que no sea el representante del propio barco. Sin embargo, puede protestar a un barco

-
- (1) si toma conocimiento de un incidente en el que esté involucrado, que pueda haber causado lesión o daño serio, o
 - (2) si durante la audiencia de una *protesta* válida toma conocimiento de que el barco, si bien no es *parte* en la audiencia, estuvo involucrado en el incidente y pudo haber infringido una *regla*;
- (b) llamar a una audiencia para considerar la concesión de una reparación; o
- (c) actuar según la regla 69.2(a).

61 REQUISITOS PARA UNA PROTESTA

61.1 Informar al Protestado

- (a) Un barco que tenga la intención de protestar informará al otro barco en la primera oportunidad razonable. Cuando su *protesta* se referirá a un incidente en el área de regata en el que estuvo involucrado o que vio, dirá en voz alta “Protesto” y desplegará ostensiblemente una bandera roja, realizando cada acción en la primera oportunidad razonable. Mantendrá desplegada la bandera hasta que ya no esté *en regata*. Sin embargo,
- (1) si el otro barco está más allá del alcance de la voz, no es necesario que el barco que protesta dé la voz de “Protesto”, pero informará al otro barco en la primera oportunidad razonable;
 - (2) si la eslora de casco del barco que protesta es menor que 6 metros, no es necesario que despliegue una bandera roja;
 - (3) si el incidente fue un error del otro barco en navegar el recorrido, no es necesario que dé la voz de “Protesto” o que despliegue una bandera roja pero informará al otro barco antes de que este *llegue* o en la primera oportunidad razonable después de que *llegue*.
 - (4) si el incidente produce daño o lesión que resulta evidente para los barcos involucrados y uno de ellos tiene la intención de protestar, los requisitos de esta regla no rigen para él, pero intentará informar al otro barco dentro del límite de tiempo de la regla 61.3.

(b) Si la comisión de regata o la comisión de protestas tiene la intención de protestar a un barco respecto de un incidente que la comisión observó en el área de regata, le informará después de la regata, dentro del límite de tiempo determinado por la regla 61.3. En otros casos la comisión le informará al barco su intención de protestar tan pronto como sea razonablemente posible.

(c) Si la comisión de protestas decide protestar a un barco bajo la regla 60.3(a)(2), le informará tan pronto como sea razonablemente posible, cerrará la audiencia en curso, procederá de conformidad con las reglas 61.2 y 63, y dará audiencia conjunta a la *protesta* original y a la nueva *protesta*.

61.2 Contenido de la Protesta

Toda *protesta* se hará por escrito e identificará:

- (a) a quien protesta y al protestado;
- (b) el incidente, incluido dónde y cuándo ocurrió;
- (c) cualquier *regla* que quien protesta crea que ha sido infringida; y
- (d) el nombre del representante de quien protesta.

Sin embargo, si lo requerido en (b) es satisfecho, lo requerido en (a) puede ser cumplido en cualquier momento antes de la audiencia, y lo requerido en (c) y (d) puede ser satisfecho antes de la audiencia o durante la misma.

61.3 Límite de Tiempo para Protestar

Toda *protesta* de un barco, o de la comisión de regata o de protestas referida a un incidente que la comisión observó en el área de regata, será presentada a la oficina de regata dentro del límite de tiempo establecido en las instrucciones de regata. Si no se hubiera establecido tal límite, éste será de dos horas después de que el último barco de la regata haya *llegado*. Otras *protestas* de la comisión de regata o de la comisión de protestas serán presentadas a la oficina de regata no más tarde que dos horas después de que la comisión haya recibido la información pertinente. La comisión de protestas extenderá el plazo si existieran buenas razones para ello.

62 REPARACIÓN

62.1 Todo pedido de reparación o la decisión de la comisión de protestas de considerar el otorgamiento de una reparación estarán fundados en la manifestación o posibilidad de que la clasificación de un barco en una regata o en la serie, ha sido o pueda ser significativamente empeorada, sin culpa propia, por

- (a) una acción incorrecta o una omisión de la comisión de regata, de la comisión de protestas, de la autoridad organizadora, de la comisión de inspección de equipamiento o de la comisión de medición correspondientes a ese evento, pero no por la resolución de una comisión de protestas cuando el barco fue *parte* en la audiencia;
- (b) lesión o daño físico causado por la acción de un barco que infringía una regla de la Parte 2 o de una embarcación que no estaba *en regata* y que estaba obligada a *mantenerse separada*,
- (c) dar ayuda (excepto a si mismo o a su tripulación) de conformidad con la regla 1.1, o
- (d) la acción de un barco, o de un miembro de su tripulación, por la que se le impuso una penalización bajo la regla 2 o una penalización o una advertencia bajo la regla 69.2(c).

62.2 El pedido será hecho por escrito e identificará las razones para hacerlo. Si el pedido se refiere a un incidente ocurrido en el área de regata deberá ser entregado a la oficina de regata no más tarde que el límite de tiempo para la presentación de protestas o dos horas después del incidente si este plazo es mayor. Otros pedidos deben ser entregados tan pronto como sea razonablemente posible después de tomar conocimiento de las razones para hacer el pedido. La comisión de protestas extenderá el plazo si existieran buenas razones para ello. No se requiere bandera roja.

SECCIÓN B

AUDIENCIAS Y RESOLUCIONES

63 AUDIENCIAS

63.1 Requisito de Audiencia

No se penalizará a barco ni competidor alguno sin una audiencia de protesta, excepto de conformidad con lo previsto en las reglas 30.2, 30.3, 69, A5 y P2. No se resolverá cuestión alguna de reparación sin una audiencia. La comisión de protestas dará audiencia a todas las *protestas* y pedidos de reparación que se hayan presentado a la oficina de regata, a menos que permita que una *protesta* o pedido sea retirado.

63.2 Hora y Lugar de la Audiencia; Tiempo Para que las Partes se Preparen

Se notificará a todas las *partes* en la audiencia la hora y el lugar de la audiencia, se pondrá a su disposición la información de la *protesta* o la reparación, y se les dará un tiempo razonable para que se preparen para la audiencia.

63.3 Derecho a Estar Presente

(a) Las *partes* en la audiencia, o un representante de cada una de ellas, tienen derecho a estar presentes durante toda la presentación de la prueba. Cuando una *protesta* alega una infracción a una regla de las Partes 2, 3 ó 4, los representantes de los barcos deberán haber estado a bordo en el momento del incidente, a menos que haya una buena razón para que la comisión de protestas resuelva otra cosa. Todo testigo, que no sea un miembro de la comisión de protestas, será excluido excepto cuando dé testimonio.

(b) Si una *parte* en la audiencia de *protesta* o de pedido de reparación no se presenta a la misma, la comisión de protestas puede resolver de todos modos la *protesta* o el pedido. Si la ausencia de la *parte* fue inevitable, la comisión puede reabrir la audiencia.

63.4 Parte Interesada

Un miembro de la comisión de protestas que es una *parte interesada* no continuará participando en la audiencia, pero puede comparecer como testigo. Los miembros de la comisión de protestas deben declarar cualquier posible interés personal tan pronto se percaten de su existencia. Una *parte* en la audiencia que cree que un miembro de la comisión de protestas es una *parte interesada* manifestará su objeción lo antes posible.

63.5 Validez de la Protesta o del Pedido de Reparación

Al comienzo de la audiencia la comisión de protestas recibirá cualquier prueba que considere necesaria para resolver si se han cumplido todos los requisitos para la *protesta* o pedido de reparación. Si se han cumplido, la *protesta* o el pedido es válido y se continuará con la audiencia. En caso contrario, la comisión declarará inválida la *protesta* o el pedido y cerrará la audiencia. Si la protesta fue hecha bajo la regla 60.3(a)(1), la comisión también determinará si en el incidente en cuestión hubo lesión o daño serio. Si no, se cerrará la audiencia.

63.6 Recepción de la Prueba y Determinación de los Hechos

La comisión de protestas recibirá la prueba de las *partes* presentes en la audiencia y la de sus testigos y cualquier otra prueba que considere necesaria. Un miembro de la comisión de protestas que vio el incidente debe, mientras las partes estén presentes, exponer tal hecho y puede dar su testimonio. Toda *parte* presente en la audiencia puede interrogar a cualquier persona que preste testimonio. Luego la comisión de protestas deberá determinar los hechos y basar su resolución en ellos.

63.7 Conflicto entre el Aviso de Regata y las Instrucciones de Regata

Si hay un conflicto entre una regla del aviso de regata y otra de las instrucciones de regata que deba ser resuelto antes que la comisión de protestas pueda resolver una *protesta* o un pedido de reparación, la comisión aplicará la regla que crea que producirá el resultado más justo para todos los barcos afectados.

63.8 Protestas entre Barcos en Distintas Regatas

Toda *protesta* entre barcos que participan en distintas regatas conducidas por distintas autoridades organizadoras será tratada por una comisión de protestas aceptable a esas autoridades.

64 RESOLUCIONES

64.1 Penalizaciones y Absolución

Cuando la comisión de protestas decide que un barco que es *parte* en la audiencia de protesta ha infringido una *regla* y no es absuelto, debe descalificarlo a menos que rija alguna otra penalización. Se impondrá una penalización sea o no que la *regla* aplicable haya sido mencionada en la *protesta*. Si un barco ha infringido una *regla*

mientras no estaba en *regata*, su penalización se aplicará a la regata disputada más cercana en el tiempo al incidente. Sin embargo,

- (a) cuando como consecuencia de haber infringido una regla un barco ha forzado a otro a infringir una regla, el otro barco será absuelto.
- (b) si un barco ha realizado una penalidad aplicable, no será penalizado adicionalmente bajo esta regla a menos que la penalización correspondiente a la *regla* que infringió sea una descalificación que no puede ser descartada de su puntaje de serie.
- (c) si la regata se larga nuevamente o se vuelve a correr en otro momento regirá la regla 36.

64.2 Resoluciones Sobre Reparaciones

Cuando la comisión de protestas decide que un barco tiene derecho a una reparación según la regla 62, hará el arreglo más equitativo posible para todos los barcos afectados, sea o no que hayan pedido reparación. Esto podrá consistir en ajustar los puntajes (ver algunos ejemplos en la regla A10) o la hora de llegada de los barcos, *anular* la regata, no modificar los resultados, o hacer algún otro arreglo. Cuando estuviera en duda respecto de los hechos o de los resultados probables de cualquier arreglo para la regata o la serie, especialmente antes de *anular* la regata, la comisión recibirá pruebas de fuentes adecuadas.

64.3 Resoluciones de Protestas Relativas a las Reglas de Clase

- (a) Cuando la comisión de protestas encuentre que las desviaciones mayores que las tolerancias especificadas en las reglas de clase fueron causadas por daño o por desgaste normal y que no mejoran el rendimiento del barco, no lo penalizará. Sin embargo, el barco no *regateará* nuevamente hasta que se hayan corregido las desviaciones, excepto cuando la comisión de protestas resuelva que no hay o que no hubo oportunidad razonable para hacerlo.
- (b) Cuando la comisión de protestas tiene dudas respecto del significado de una regla de clase, referirá sus preguntas, junto con los hechos pertinentes, a una autoridad que sea responsable de interpretar la regla. Al resolver, la comisión se regirá por la respuesta de esa autoridad.
- (c) Cuando un barco descalificado bajo una regla de clase declara por escrito que tiene la intención de apelar, podrá competir en las

regatas subsiguientes sin hacer cambios en el barco, pero será descalificado si no apela o si la apelación es resuelta en su contra.

- (d) Los costos de medición causados por una *protesta* relacionada con una regla de clase serán pagados por la *parte* que no tuvo éxito, a menos que la comisión de protestas resuelva otra cosa.

65 INFORMAR A LAS PARTES Y A OTROS

- 65.1** Después de llegar a una resolución, la comisión de protestas comunicará prontamente a las *partes* en la audiencia los hechos determinados, las *reglas* aplicables, la resolución, las razones de la misma, y cualquier penalización impuesta o reparación concedida.
- 65.2*** Toda *parte* en la audiencia tiene derecho a recibir por escrito la información precedente, si así lo solicita por escrito a la comisión de protestas no más tarde que siete días desde que se le comunicó la resolución. Entonces, la comisión proporcionará prontamente la información, incluyendo, cuando sea pertinente, un diagrama del incidente preparado o aceptado por la comisión.
- 65.3** Cuando la comisión de protestas penaliza a un barco bajo una regla de medición, enviará la información arriba mencionada a las autoridades de medición pertinentes.

66 REAPERTURA DE UNA AUDIENCIA

La comisión de protestas puede reabrir una audiencia cuando decide que puede haber cometido un error significativo, o cuando disponga de alguna nueva prueba significativa dentro de un tiempo razonable. Reabrirá la audiencia cuando así lo requiera la autoridad nacional de conformidad con la regla 71.2 o R5. Una *parte* en la audiencia puede pedir una reapertura dentro de las 24 horas de haberle sido comunicada la resolución. Cuando se reabre la audiencia, la mayoría de los miembros de la comisión de protestas serán, de ser posible, miembros de la comisión de protestas original.

67 DAÑOS

La cuestión de los daños causados por una infracción a cualquier *regla* se regirá por las prescripciones, si las hubiere, de la autoridad nacional.

Nota: No hay regla 68.

SECCIÓN C

GRAVE MAL COMPORTAMIENTO

69 INFORME DE GRAVE MAL COMPORTAMIENTO

69.1 La obligación de no incurrir en grave mal comportamiento

- (a) Un competidor no incurrirá en grave mal comportamiento, incluyendo una grave infracción a una *regla*, a las buenas maneras o al espíritu deportivo, o que pueda haber causado un desprestigio a este deporte. En toda la regla 69, “competidor” significa un miembro de la tripulación de un barco o su dueño.
- (b) Un informe sobre una infracción a la regla 69.1(a) será resuelto de acuerdo con las disposiciones de la regla 69.

69.2 Acción por Parte de la Comisión de Protestas

- (a) Cuando la comisión de protestas crea, sea por su propia observación o por un informe que hubiera recibido de cualquier procedencia, que un competidor puede haber infringido la regla 69.1(a), puede convocar a una audiencia. Si la comisión de protestas decide convocar a una audiencia informará prontamente y por escrito al competidor acerca de la infracción que se le imputa y la hora y el lugar de la audiencia. Si el competidor ofrece una buena razón que justifique su imposibilidad de asistir a la audiencia, la comisión de protestas la reprogramará.
- (b) La audiencia será conducida por una comisión de protestas que consista de por lo menos tres miembros, de conformidad con los

procedimientos establecidos en las reglas 63.2, 63.3(a), 63.4 y 63.6.

- (c) Si, de acuerdo con su íntima convicción y teniendo en cuenta la seriedad del mal comportamiento que se imputa, la comisión de protestas establece que el competidor ha infringido la regla 69.1(a), ya sea
 - (1) le hará una advertencia al competidor o
 - (2) impondrá una penalización excluyendo al competidor y, cuando fuera apropiado, descalificando a un barco, de una regata o de las regatas faltantes de la serie o de toda la serie, o tomando cualquier otra acción dentro de su jurisdicción. Una descalificación bajo esta regla no será descartada de la clasificación del barco en su serie.

Si el estándar de prueba de esta regla estuviera en conflicto con las leyes del país, la autoridad nacional puede, con la aprobación de la ISAF, modificarlo mediante una prescripción a esta regla.

- (d) La comisión de protestas informará prontamente de una penalización, pero no de una advertencia, a la autoridad nacional del lugar de la regata, a la del competidor y a la del propietario del barco. Si la comisión de protestas es un jurado internacional nombrado por la ISAF de conformidad con la regla 89.2(b), enviará una copia del informe a la ISAF.
- (e) Si el competidor no ofrece una buena razón que justifique su imposibilidad de asistir a la audiencia y no se presenta a la misma, la comisión de protestas puede conducirla en ausencia del competidor. Si así lo hace y penaliza al competidor, en el informe que haga de conformidad con la regla 69.2(d) incluirá los hechos determinados, la resolución y sus razones.
- (f) Si la comisión de protestas decide no conducir la audiencia en ausencia del competidor o si la audiencia no puede ser programada para un momento y lugar en que fuera razonable que el competidor asistiera, la comisión de protestas recogerá toda la información disponible y, si la imputación parece justificada, elevará un informe a las autoridades nacionales correspondientes. Si la comisión de protestas es un jurado internacional nombrado por la ISAF de conformidad con la regla 89.2(b) enviará una copia del informe a la ISAF.

-
- (g) Cuando la comisión de protestas se ha retirado del lugar del evento y es recibido un informe que alega una infracción a la regla 69.1(a), la comisión de regata o la autoridad organizadora pueden nombrar una nueva comisión de protestas para que actúe según esta regla.

69.3 Acción por Parte de la Autoridad Nacional o Acción Inicial por Parte de la ISAF

- (a) Cuando una autoridad nacional o la ISAF recibe un informe que alega una infracción a la regla 69.1(a) o un informe requerido por las reglas 69.2(d) o 69.2(f), efectuará una investigación de acuerdo con sus procedimientos establecidos y, cuando sea apropiado, conducirá una audiencia. Podrá entonces tomar la acción disciplinaria que estime apropiada dentro de su jurisdicción, contra el competidor o el barco, o contra otra persona involucrada, incluyendo la suspensión de elegibilidad, permanentemente o por un período determinado, para participar en cualquier competencia que tenga lugar dentro de su jurisdicción, y suspendiendo la elegibilidad ISAF de acuerdo con la Regulación 19 de la ISAF. La autoridad nacional informará prontamente a las otras autoridades nacionales involucradas y a la ISAF de su resolución y razones, inclusive si su resolución fuera no adoptar acciones adicionales.
- (b) La autoridad nacional de un competidor también suspenderá la elegibilidad ISAF del competidor, tal como lo requiere la Regulación 19 de la ISAF.
- (c) La autoridad nacional comunicará prontamente una suspensión de elegibilidad bajo la regla 69.3(a) a la ISAF, y a la autoridad nacional de la persona o del propietario del barco suspendido si no son miembros de la autoridad nacional que dictó la suspensión.

69.4 Acción Posterior por Parte de la ISAF

Al recibir el informe requerido por las reglas 69.3(c) o la Regulación 19 de la ISAF, o siguiendo su propio accionar de conformidad con la regla 69.3(a), la ISAF informará a todas las autoridades nacionales, las que también pueden suspender la elegibilidad para los eventos a realizarse dentro de sus jurisdicciones. El Comité Ejecutivo de la ISAF suspenderá la elegibilidad ISAF del competidor de conformidad

con la Regulación 19 de la ISAF si no lo hace la autoridad nacional del competidor.

SECCIÓN D

APELACIONES

70 APELACIONES Y PEDIDOS A UNA AUTORIDAD NACIONAL

70.1 (a) A condición de que el derecho de apelación no haya sido denegado bajo la regla 70.5, una *parte* en una audiencia puede apelar la resolución o los procedimientos de una comisión de protestas, pero no los hechos determinados.

(b) Un barco puede apelar cuando se le deniegue una audiencia requerida por la regla 63.1.

70.2 Una comisión de protestas puede pedir la confirmación o la corrección de su resolución.

70.3 Una apelación bajo la regla 70.1 o un pedido de una comisión de protestas bajo la regla 70.2 deberá ser enviado a la autoridad nacional con la que está asociada la autoridad organizadora de conformidad con la regla 89.1. Sin embargo, si los barcos pasarán por aguas de más de una autoridad nacional mientras estén *en regata*, las instrucciones de regata identificarán a la autoridad nacional a la que las apelaciones y pedidos deben ser enviados.

70.4 Un club u otra entidad afiliada a una autoridad nacional puede pedir una interpretación de las *reglas*, siempre que no haya relación con una *protesta* o pedido de reparación que puedan ser apelados. La interpretación no podrá ser usada para cambiar una resolución previa de la comisión de protestas.

70.5* No serán apelables las resoluciones de un jurado internacional constituido de conformidad con el Apéndice N. Además, si así se establece en el aviso de regata y las instrucciones de regata, se podrá denegar el derecho de apelación siempre que

(a) sea esencial determinar prontamente el resultado de una regata que califique a un barco para competir en una etapa posterior de un

evento o en un evento subsiguiente (una autoridad nacional puede prescribir que se requiere su aprobación para tal procedimiento);

- (b) así lo autorice una autoridad nacional para un evento determinado, abierto solamente a participantes de su propia jurisdicción; o
- (c) así lo autorice una autoridad nacional para un evento determinado, después de consultarlo con la ISAF, siempre que la comisión de protestas esté constituida de conformidad con el Apéndice N, excepto que sólo es necesario que dos de sus miembros sean Jueces Internacionales.

70.6 Las apelaciones y los pedidos se harán de conformidad con el Apéndice R.

71 RESOLUCIONES DE LA AUTORIDAD NACIONAL

71.1 Ninguna *parte interesada* ni miembro de la comisión de protestas tomará parte en la discusión o resolución de una apelación o de un pedido de confirmación o de corrección.

71.2 La autoridad nacional puede confirmar, modificar o revocar la resolución de una comisión de protestas; declarar inválida la *protesta* o el pedido de reparación; o devolver la *protesta* o el pedido para que se reabra la audiencia, o para que se le dé nueva audiencia y resolución por la misma comisión de protestas o por otra diferente. Cuando la autoridad nacional resuelve que se dará una nueva audiencia puede nombrar a la comisión de protestas.

71.3 Cuando a partir de los hechos determinados por la comisión de protestas la autoridad nacional resuelve que un barco que fue *parte* en la audiencia de protesta infringió una *regla*, lo penalizará, sea o no que ese barco o esa *regla* hayan sido mencionados en la resolución de la comisión de protestas.

71.4 La resolución de la autoridad nacional será definitiva. La autoridad nacional enviará su resolución por escrito a todas las *partes* en la audiencia y a la comisión de protestas, quienes que se registrarán por esa resolución.

PARTE 6

INSCRIPCIÓN Y REQUISITOS

75 INSCRIPCIÓN EN UNA REGATA

75.1 Para inscribirse en una regata, todo barco cumplirá con los requisitos de la autoridad organizadora de esa regata. Será inscripto por

(a) un socio de un club o un miembro de otra entidad afiliada a una autoridad nacional miembro de la ISAF,

(b) tal club o entidad, o

(c) un miembro de una autoridad nacional miembro de la ISAF.

75.2 Los competidores cumplirán con la Regulación 19 de la ISAF, Código de Elegibilidad.

76 EXCLUSIÓN DE BARCOS O DE COMPETIDORES

76.1 La autoridad organizadora o la comisión de regata pueden rechazar o cancelar la inscripción de un barco o excluir a un competidor, con la limitación de la regla 76.3, siempre que esto sea hecho antes de la partida de la primera regata y se indique el motivo para hacerlo. Se le entregará prontamente el motivo por escrito si el barco lo solicita. El barco puede pedir reparación si considera que el rechazo o la exclusión es incorrecta.

76.2 La autoridad organizadora o la comisión de regata no rechazarán ni cancelarán la inscripción de un barco ni excluirán a un competidor por motivos de publicidad, siempre que el barco o el competidor cumplan con la Regulación 20 de la ISAF, Código de Publicidad.

76.3 En los campeonatos mundiales y continentales no se rechazará ni cancelará ninguna inscripción que esté dentro de las cuotas establecidas sin antes obtener la aprobación de la Asociación de Clase ISAF correspondiente (o del Offshore Racing Council) o de la ISAF.

77 IDENTIFICACIÓN EN LAS VELAS

Todo barco cumplirá con los requisitos del Apéndice G que rigen los emblemas de clase, las letras de nacionalidad y los números de vela.

78 CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE CLASE; CERTIFICADOS

- 78.1** Todo propietario de un barco y cualquier otra persona que esté a cargo asegurará que el barco permanezca en cumplimiento de las reglas de su clase y que su certificado de medición o de rating, si lo hubiere, permanezca válido.
- 78.2** Cuando una *regla* requiere que sea presentado un certificado válido o que su existencia sea verificada antes de que un barco *regatee*, y esto no puede ser hecho, el barco podrá *regatear* a condición de que la comisión de regata reciba una declaración suscripta por la persona a cargo, afirmando que el barco posee un certificado válido. Si el certificado no es presentado o verificado antes del final del evento, el barco será descalificado de todas las regatas del evento.
- 78.3** Cuando un inspector de equipamiento o un medidor de un evento resuelve que un barco o el equipamiento personal no cumple con las reglas de su clase, informará de ello por escrito a la comisión de regata.

79 CLASIFICACIÓN

Si el aviso de regata o las reglas de clase establecen que algunos o todos los competidores deben cumplir con determinados requisitos clasificatorios, la clasificación será realizada como se describe en la Regulación 22 de la ISAF, Código de Clasificación de Regatistas.

80 PUBLICIDAD

Todo barco y su tripulación cumplirán con la Regulación 20 de la ISAF, Código de Publicidad.

81 EVENTO REPROGRAMADO

Cuando un evento es reprogramado para fechas diferentes de las fechas establecidas en el aviso de regata, todos los barcos inscriptos serán notificados. La comisión de regata podrá aceptar nuevas inscripciones que cumplan con todos los requisitos de inscripción, excepto la fecha original de vencimiento para las inscripciones.

PARTE 7

ORGANIZACIÓN DE REGATAS

85 REGLAS QUE RIGEN

La autoridad organizadora, la comisión de regata y la comisión de protestas se regirán por las *reglas* al conducir y juzgar regatas.

86 MODIFICACIONES DE LAS REGLAS DE REGATA

86.1 No será modificada ninguna regla de regata a menos que lo permita la regla misma o de la manera siguiente:

- (a) Las prescripciones de una autoridad nacional pueden modificar una regla de regata, pero no las Definiciones; una regla de la Introducción; El Espíritu Deportivo y las Reglas; las Partes 1, 2 ó 7; las reglas 42, 43, 69, 70, 71, 75, 76.3, 79 u 80; una regla de un apéndice que modifica una de estas reglas; los Apéndices H o N; o las Regulaciones de la ISAF 19, 20, 21 ó 22.
- (b) Las instrucciones de regata pueden modificar una regla de regata, refiriéndose específicamente a la misma y expresando la modificación, pero no las reglas 76.1 ó 76.2, el Apéndice R ni las reglas mencionadas en la regla 86.1(a).
- (c) Las reglas de clase sólo pueden modificar las reglas 42, 49, 50, 51, 52, 53 y 54. Tales modificaciones deberán referirse específicamente a la regla y expresar la modificación.

86.2 Como excepción a la regla 86.1, en circunstancias limitadas (ver la Regulación de la ISAF 28.1.3) la ISAF puede autorizar modificaciones a las reglas de regata para un evento internacional determinado. La autorización constará en una carta de aprobación dirigida a la autoridad organizadora, en el aviso e instrucciones de regata, y será exhibida en el tablero oficial de avisos del evento.

86.3 Si así lo prescribe la autoridad nacional, las restricciones de la regla 86.1 no rigen cuando se modifican las reglas para desarrollar o probar reglas propuestas. La autoridad nacional puede prescribir que se requiere su aprobación para tales modificaciones.

87 MODIFICACIONES DE LAS REGLAS DE CLASE

Las instrucciones de regata pueden modificar una regla de clase sólo cuando las reglas de clase permiten el cambio, o cuando en el tablero oficial de avisos se publica la autorización escrita de la asociación de clase para la modificación.

88 PRESCRIPCIONES NACIONALES

88.1 Las prescripciones que rigen un evento son las prescripciones de la autoridad nacional con la que está asociada la autoridad organizadora bajo la regla 89.1. Sin embargo, si los barcos pasarán por aguas de más de una autoridad nacional mientras estén *en regata*, las instrucciones de regata identificarán las prescripciones que rijan y cuándo lo harán.

88.2 Las instrucciones de regata pueden modificar una prescripción. Sin embargo, una autoridad nacional puede restringir las modificaciones a sus prescripciones mediante una prescripción a esta regla, a condición de que la ISAF apruebe su pedido al respecto. Las prescripciones restringidas no serán modificadas por las instrucciones de regata.

89 AUTORIDAD ORGANIZADORA; AVISO DE REGATA; NOMBRAMIENTO DE AUTORIDADES DE REGATA

89.1 Autoridad Organizadora

Las regatas serán organizadas por una autoridad organizadora, que será:

- (a) la ISAF;
- (b) una autoridad nacional miembro de la ISAF;
- (c) un club afiliado;
- (d) una organización afiliada que no sea un club y, si así lo prescribe la autoridad nacional, con la aprobación de la autoridad nacional o conjuntamente con un club afiliado;
- (e) una asociación de clase no afiliada, ya sea con la aprobación de la autoridad nacional o conjuntamente con un club afiliado;
- (f) dos o más de las organizaciones antes mencionadas;
- (g) una entidad no afiliada conjuntamente con un club afiliado donde el club es propietario de la entidad y la controla. La autoridad

nacional del club puede prescribir que se requiere su aprobación para tal evento; o

- (h) si ha sido aprobado por la ISAF y por la autoridad nacional del club, una entidad no afiliada conjuntamente con un club afiliado cuando la entidad no es propiedad del club ni está bajo su control.

En la regla 89.1, una organización es afiliada si está afiliada a la autoridad nacional del lugar; de otra manera la organización no está afiliada. Sin embargo, si los barcos pasarán por aguas de más de una autoridad nacional mientras estén *en regata*, una organización es afiliada si está afiliada a la autoridad nacional de uno de los puertos de escala.

89.2 Aviso de Regata; Nombramiento de Autoridades de Regata

- (a) La autoridad organizadora publicará un aviso de regata de conformidad con la regla J1. El aviso de regata puede ser modificado, a condición de que se dé un aviso adecuado.
- (b) La autoridad organizadora nombrará una comisión de regata y, cuando corresponda, nombrará una comisión de protestas y árbitros. No obstante, la comisión de regata, un jurado internacional y los árbitros podrán ser nombrados por la ISAF de conformidad con las regulaciones de la ISAF.

90 COMISIÓN DE REGATA; INSTRUCCIONES DE REGATA; PUNTAJE

90.1 Comisión de Regata

La comisión de regata dirigirá la regata de conformidad con las directivas de la autoridad organizadora y con lo requerido por las *reglas*.

90.2 Instrucciones de Regata

- (a) La comisión de regata publicará instrucciones de regata por escrito, de conformidad con la regla J2.
- (b) Cuando corresponda, para eventos en que se esperen inscriptos de otros países, las instrucciones de regata incluirán las prescripciones nacionales que resulten aplicables, escritas en inglés.
- (c) Las modificaciones a las instrucciones de regata se harán por escrito y se publicarán en el tablero oficial de avisos antes de

cumplirse el plazo establecido en las instrucciones de regata o, si se hacen en el agua, se comunicarán a cada barco antes de su señal de atención. Las modificaciones orales sólo pueden darse en el agua, y únicamente si el procedimiento está indicado en las instrucciones de regata.

90.3 Puntaje

- (a) La comisión de regata clasificará la regata o las series de conformidad con lo establecido en el Apéndice A usando el Sistema de Puntaje Bajo, a menos que las instrucciones de regata especifiquen algún otro sistema. Una regata será clasificada si no es *anulada* y si un barco navega el recorrido de conformidad con la regla 28 y *llega* dentro del límite de tiempo, si lo hubiere, aunque se retire después de *llegar* o sea descalificado.
- (b) Cuando el sistema de puntaje prevé que uno o más puntajes de regata sean descartados del puntaje de serie de un barco, no se descartará el puntaje por una descalificación bajo la regla 2, la última oración de la regla 30.3, la regla 42 si rige la regla P2.2 o P2.3, o la regla 69.2(c)(2). En su lugar se descartará el siguiente peor puntaje.
- (c) Cuando la comisión de regata determina por sus propios registros u observaciones que ha clasificado incorrectamente a un barco, corregirá el error y pondrá a disposición de los competidores la clasificación corregida.

91* COMISIÓN DE PROTESTAS

La comisión de protestas será:

- (a) una comisión nombrada por la autoridad organizadora o por la comisión de regata, o
 - (b) un jurado internacional nombrado por la autoridad organizadora o como prescriben las regulaciones de la ISAF. Estará compuesto de conformidad con lo requerido en la regla N1 y tiene la autoridad y responsabilidades establecidas en la regla N2. Una autoridad nacional puede prescribir que se requiere su aprobación para el nombramiento de jurados internacionales para las regatas dentro de su jurisdicción, exceptuando los eventos de la ISAF o cuando
-

los jurados internacionales son nombrados por la ISAF bajo la regla 89.2(b).

APÉNDICE A

PUNTAJE

Ver la regla 90.3.

A1 CANTIDAD DE REGATAS

Se establecerá en las instrucciones de regata la cantidad de regatas programadas y la cantidad que deben completarse para conformar una serie.

A2 PUNTAJE DE SERIE

El puntaje de serie de cada barco será la suma total de sus puntajes de regata descartando su peor puntaje. (Las instrucciones de regata pueden hacer un arreglo distinto, estableciendo, por ejemplo, que ningún puntaje será descartado, que serán descartados dos o más puntajes, o que una cantidad establecida de puntajes serán descartados si se completa una cantidad establecida de regatas. Una regata se completa si se le da puntaje; ver la regla 90.3(a). Si un barco tiene dos o más peores puntajes iguales, se descartará(n) el (los) puntaje(s) de la(s) regata(s) que se corra(n) anteriormente dentro de la serie. El barco con el menor puntaje de serie gana y los demás serán clasificados consecuentemente.

A3 HORA DE PARTIDA Y PUESTOS DE LLEGADA

La hora de la señal de partida de un barco será su hora de partida, y el orden en que los barcos *llegan* en la regata determinará sus puestos de llegada. Sin embargo, cuando se usa un sistema de hándicap o de rating, el tiempo corregido de un barco determinará su puesto de llegada.

A4 SISTEMA DE PUNTAJE BAJO

Será utilizado el Sistema de Puntaje Bajo a menos que las instrucciones de regata establezcan otro sistema; ver la regla 90.3(a).

- A4.1** Cada barco que *parta y llegue* y que después no se retire, no sea penalizado ni reciba reparación, recibirá puntos según la tabla siguiente:

<i>Puesto de llegada</i>	<i>Sistema de Puntaje Bajo</i>
Primero	1
Segundo	2
Tercero	3
Cuarto	4
Quinto	5
Sexto	6
Séptimo	7
Cada puesto siguiente	Agregar un punto

- A4.2** Todo barco que no *parta*, no *llegue*, se retire o fuera descalificado, recibirá los puntos correspondientes al puesto de llegada igual a la cantidad de barcos inscritos en la serie, más uno. Todo barco que sea penalizado bajo la regla 30.2 o que se penaliza bajo la regla 44.3(a) recibirá los puntos que correspondan según la regla 44.3(c).

A5 PUNTAJES ASIGNADOS POR LA COMISIÓN DE REGATA

A todo barco que no *parta*, que no cumpla con la regla 30.2 ó 30.3, o que no *llegue*, o que se penaliza bajo la regla 44.3(a) o que se retira, la comisión de regata le asignará, sin audiencia, los

puntos que correspondan. Sólo la comisión de protestas podrá tomar otras decisiones de puntaje que empeoren la clasificación de un barco.

A6 CAMBIOS EN LOS PUESTOS Y PUNTAJES DE OTROS BARCOS

A6.1 Si un barco es descalificado en una regata o se retira después de *llegar*, cada barco que tenga un puesto de llegada peor ascenderá un puesto.

A6.2 Si la comisión de protestas decide dar reparación a un barco mediante un ajuste en su puntaje, la clasificación de los otros barcos no cambiará a menos que la comisión de protestas decida otra cosa.

A7 EMPATES EN LAS REGATAS

Si hay barcos que empatan en la línea de llegada o si se usa un sistema de hándicap o de rating y hay barcos con tiempos corregidos iguales, se hará la suma de los puntos por el puesto en que los barcos empataron y por el (los) puesto(s) inmediatamente posteriores y se dividirán en forma igualitaria. Los barcos que empaten por un premio en una regata lo compartirán o recibirán premios iguales.

A8 EMPATES EN LAS SERIES

A8.1 Si hay un empate en la clasificación de serie entre dos o más barcos, se hará una lista de los puntajes de regata de cada barco en orden de mejor a peor, y en el (los) primer(os) puntaje(s) en que haya una diferencia, el empate se resolverá a favor del (de los) barco(s) con el (los) mejor(es) puntaje(s). No se usará ningún puntaje descartado.

A8.2 Si se mantiene un empate entre dos o más barcos, estos serán clasificados en el orden de sus puntajes en la última regata. Los empates que aún se mantengan se resolverán usando los puntajes

de los barcos empatados en la penúltima regata y así en más hasta resolver todos los empates. Estos puntajes se usarán aún si algunos de estos son puntajes descartados.

A9 PUNTAJES EN UNA SERIE QUE SEA MAS LARGA QUE UN TORNEO

En una serie que se disputa durante un período de tiempo mayor que el de un torneo, todo barco que se presenta en el área de partida pero que no *parte*, que no *llega*, que se retira o que es descalificado recibirá el puntaje que corresponde al puesto igual a la cantidad de barcos que se presentaron en el área de partida más uno. Todo barco que no se presenta en el área de partida recibirá el puntaje que corresponde al puesto igual a la cantidad de barcos inscriptos en la serie más uno.

A10 GUÍA PARA REPARACIONES

Si la comisión de protestas decide dar reparación mediante el ajuste del puntaje de un barco en una regata, se le aconseja considerar clasificarlo como sigue:

- (a) un puntaje igual al promedio, con error menor que un décimo de punto (redondeando 0,05 hacia arriba), de sus puntajes en todas las regatas de la serie exceptuando la regata en cuestión;
- (b) un puntaje igual al promedio, con error menor que un décimo de punto (redondeando 0,05 hacia arriba), de sus puntajes en todas las regatas anteriores a la regata en cuestión; o
- (c) un puntaje basado en el puesto del barco en la regata en el momento del incidente que justificó la reparación.

A11 ABREVIATURAS DE CLASIFICACIÓN

Las siguientes abreviaturas de clasificación se utilizarán para registrar las circunstancias descriptas a continuación:

DNC	No <i>partió</i> ; no se presentó en el área de partida [<i>“Did Not Come”</i>]
DNS	No <i>partió</i> (distinto de DNC y OCS) [<i>“Did Not Start”</i>]
OCS	No <i>partió</i> ; en el lado del recorrido de la línea de partida al darse su señal de partida y no <i>partió</i> , o infringió la regla 30.1 [<i>“On the Course Side”</i>]
ZFP	Penalización del 20% bajo la regla 30.2 [<i>“Z Flag Penalty”</i>]
BFD	Descalificación bajo la regla 30.3 [<i>“Black Flag Disqualification”</i>]
SCP	Aceptó una Penalización de Puntaje bajo la regla 44.3(a) [<i>“Scoring Penalty”</i>]
DNF	No <i>llegó</i> [<i>“Did Not Finish”</i>]
RET	Se retiró [<i>“Retired”</i>]
DSQ	Descalificación [<i>“Disqualification”</i>]
DNE	Descalificación (distinta de DGM) no descartable bajo la regla 90.3(b) [<i>“Disqualification Not Excludable”</i>]
DGM	Descalificación por grave mal comportamiento no descartable bajo la regla 90.3(b) [<i>“Disqualification for Gross Misconduct”</i>]
RDG	Recibió reparación [<i>“Redress Given”</i>]
DPI	Penalización discrecional [<i>“Discretionary Penalty Imposed”</i>]