



SERVICIO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LAS REGLAS DE REGATA - 2017

Título	Resumen
WS Q&A 2017.007 A001	Infringir una regla inconscientemente
WS Q&A 2017.006 K001	Match Race – Espacio en balizas y obstáculos
WS Q&A 2017.005 J002	Empujado sobre la línea
WS Q&A 2017.004 N001	Versiones traducidas del RRV. ¿Qué aplicar cuando hay diferencias?
WS Q&A 2017.003 J001	Tiempo límite para aceptar informes regla 69
WS Q&A 2017.002 B002	Obligado a navegar por encima de rumbo de ceñida
WS Q&A 2017.001.B001	Grito inaudible de espacio para virar

SERVICIO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LAS REGLAS DE REGATA - 2018

WS Q&A 2018.003 F001	Tiempos compensados en regatas de
WS Q&A 2018.002 J003	Reparaciones en una serie clasificatoria
WS Q&A 2018.005 G001	Larga la bandera L con un aviso
WS Q&A 2018.006 J004	Modificar decisiones de la Autoridad Nacional
WS Q&A 2018.008 L002	Cumplimiento de la Regla 53
WS Q&A 2018.004 L001	Números Digitales
WS Q&A 2018.007 M001	Daños, lesiones y penalizaciones apropiadas
WS Q&A 2018.008 J005	Partes acudiendo tarde a una Audiencia
WS Q&A 2018.010 D001	Daños sin infringir una regla de la Parte 2 o Regla 31
WS Q&A 2018.011 J006	Personal de Apoyo
WS Q&A 2018.012 E001	Penalizaciones de Puntuación
WS Q&A 2018.013 M002	Derechos del Propietario de un barco
WS Q&A 2018.014 G002	Anular una prueba después de haber terminado barcos
WS Q&A 2018.015 J007	La palabra “Protesto”
WS Q&A 2018.016 F002	Número de barcos inscritos
WS Q&A 2018.017 B003	Espacio en baliza y contacto con ella
WS Q&A 2019.001 G003	Objeto sujetado a la baliza
WS Q&A 2019.002 B004	Definición de Mantenerse separado y Regla 16.1

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

Servicio de Preguntas y Respuestas sobre las Reglas de Regatas de World Sailing

A001 Q&A 2017.007

Publicado: 23 Noviembre 2017

Situación: A infringe una regla, la cual puede ser una regla de clase o una regla del RRV, pero no es consciente que ha infringido una regla durante la prueba o en cualquier momento anterior al tiempo límite para protestar o hacer una declaración de retirado. Algunas veces, después de que estos tiempos límites han finalizado se llega al conocimiento de que se ha infringido una regla.

Ejemplos como:

- a) Mientras se rodea una baliza offset de barlovento, el spinnaker del barco toca la baliza sin ello sea visto por la tripulación, ni oído y sin darse cuenta del contacto. Algunas veces, después de las pruebas de ese día y después que los tiempos límites hayan expirado, ven un video del paso de baliza. EL video claramente muestra el contacto.
- b) Un barco está siendo reparado por un constructor profesional. El constructor, al hacer la reparación, usa técnicas o materiales que hacen que el barco no cumpla con las reglas de clase. El defecto no es visible para el propietario o medidores que comprueban el barco en varios eventos. Después de finalizar varios eventos, el propietario descubre que el barco no cumplía con sus reglas en esos eventos.
- c) Un competidor es consciente de un incidente (dentro o fuera del agua) pero su conocimiento o interpretación de la regla aplicable es incorrecta, y por lo tanto, él cree que no ha infringido una regla. Más tarde, el toma conciencia de la incorrecta interpretación y se da cuenta que ha infringido una regla en varios eventos. En cada una de estas situaciones, no se realiza ninguna penalización en el momento del incidente y no se presenta una protesta válida.

Pregunta 1

¿Está obligado el barco a retirarse y se es así, como?

Repuesta 1

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

Si. No hay plazo bajo las Reglas de Regatas a Vela para retirarse. Los Principios Básicos – Deportividad y las reglas, establecen que cuando un competidor infringe una regla se penalice con prontitud, lo que puede ser retirarse. Cualquier procedimiento establecido en las instrucciones de regatas referente a retirarse después de terminar será cumplimentado tan pronto como el barco tome conocimiento de la infracción.

Pregunta 2

¿Si un barco se retira después de una prueba o evento, ¿deberían cambiarse los resultados de la prueba/evento?

Respuesta 2

SI. La Regla A6.1 se aplica.

Pregunta 3

¿Sería la respuesta diferente dependiendo del nivel del evento (Olímpicos o un evento social)?

Respuesta 3

No.

Pregunta 4

¿Sería la respuesta diferente si la infracción hizo, o no, dar al barco una ventaja, o era una grave infracción de una regla?

Respuesta 4

No.

Pregunta 5

¿Sería la respuesta diferente si el barco se diese cuenta que había infringido una regla después del tiempo límite para las pruebas de ese día pero antes de finalizar el evento o serie?

Respuesta 5

No.

Pregunta 6

Si la respuesta es que un barco está obligado a retirarse después de una prueba o evento tan pronto como tome conciencia que ha infringido una regla, pero no lo hace, ¿Sería esto causa de mal comportamiento en los términos de la regla 69?

Respuesta 6

Se llevaría a cabo una acción por el Comité de Protestas bajo la regla 69 solamente si el comité de protestas cree que el competidor puede haber cometido mal comportamiento

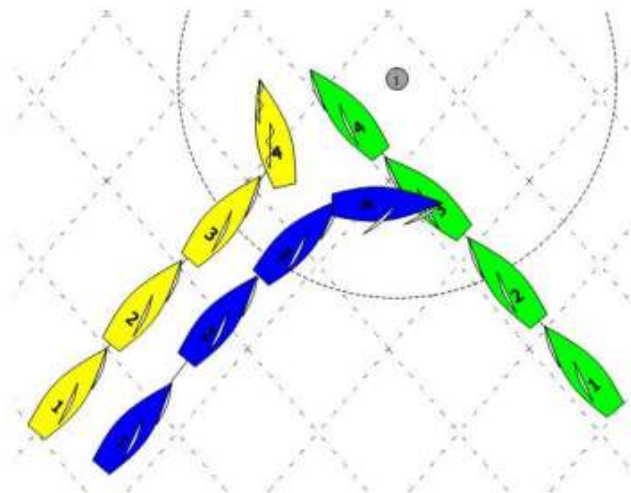
Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

K001 Q&A 2017.006

Publicado: 21 Noviembre 2017

Pregunta 1



En un evento de Match Racing, Amarillo y Verde en diferentes matches se aproximan a la baliza de barlovento comprometidos. La baliza se rodea por estribor.

Verde está navegado amurado a estribor sin modificar su rumbo de ceñida y entra en la zona con compromiso interior de los otros dos.

Amarillo y azul están comprometidos amurados a babor con azul como barco de sotavento. Amarillo y Azul están en rumbo de colisión con Verde. Azul no grita para pedir espacio para virar. En el último momento, Azul arriba y pasa cerca por detrás de Verde. Amarillo orza y vira para evitar a Verde, hay bandera Y. ¿Cuál debe ser la decisión?

Respuesta 1

Izar bandera verde y blanca. Cuando Verde alcanza la zona, es un barco interior comprometido y por lo tanto con derecho a espacio en baliza (regla C2.2) respecto Azul y Amarillo bajo la regla 18.2(a)(1) (regla C2.9) hasta que ha rodeado o pasado la baliza. Cuando Azul entra en la zona con compromiso interior de Amarillo, la regla 18.2(a)(1)(regla C2.9) se aplica y requiere a Amarillo de ahí en adelante a dar a Azul espacio en baliza (regla C2.2).

Verde como barco con derecho de paso es un obstáculo para Amarillo y Azul.

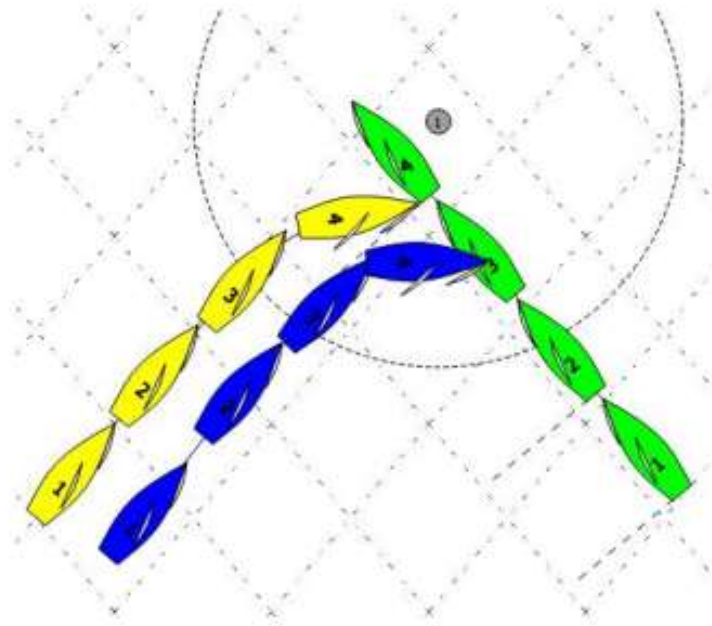
Los tres barcos están comprometidos debido a que la regla 18 se aplica entre ellos (última frase de Definición de comprometidos y regla 18.1c (regla C2.9).

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

Las condiciones de la regla 19.1(b) se cumplen y por lo tanto la regla 19 no se aplica. Amarillo no tiene derecho a espacio entre Verde y Azul

Pregunta 2



La situación es la misma que en la pregunta 1, pero en vez de orzar y virar, Amarillo arriba con Azul para pasar detrás de Verde. Azul tiene que evitar a Amarillo y hay contacto entre Amarillo y Verde

Azul iza bandera Y

¿Cuál debe ser la decisión?

Respuesta 2

Penalizar Amarillo. La Regla 19 no se aplica, por lo tanto Azul no está obligado a dar a Amarillo espacio para pasar entre Verde y el mismo. Amarillo no se mantiene separado de ambos, Verde y Azul, e infringe las reglas 10 y 11.

Amarillo no tiene derecho a espacio o espacio en baliza, ni es obligado a infringir una regla como consecuencia de que otro barco ha infringido una regla, por lo tanto no será exonerado bajo la regla 64.1(a)(reglaC8.1(b)) o regla 21.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

J002 Q&A 2017.005

Publicado: 5 Octubre 2017

Situación

La situación y los hechos son los mismo que en el Caso 140 pregunta 1, excepto que el barco B ha infringido la regla 2.

Se da la salida a una prueba bajo la regla 30.3, Regla Bandera U, o 30.4, Regla Bandera Negra. Veinte segundos antes de la señal de salida hay un incidente entre A y B. El comité de regatas identifica parte de A en el lado del recorrido. A, no vuelve al lado de pre-salida de la línea de salida, continúa navegando y termina. El comité de regatas lo clasifica UFD o BFD, como sea apropiado.

A, presenta una protesta válida contra B. El comité de protestas descalifica a B por infringir la regla 2. El comité encuentra que B, como consecuencia de haber infringido una regla, ha obligado a A a infringir la regla 30.3 o 30.4. También establece que no hubo lesión ni daños físicos y que B infringió la regla 2, Navegación Leal.

Pregunta

¿Tiene el barco A derecho a reparación bajo la regla 62.1(d)?

Respuesta

Si el barco A no vuelve al lado de pre-salida de la línea de salida, sale correctamente, navega el recorrido y termina, no tendría derecho a reparación ya que nada le impide cumplir con la regla 28.1 y por lo tanto no cumple con la condición "sin ninguna culpa por su parte" de la regla 62.1. Su puntuación sería DNS, como en la respuesta 1 del Caso 140 WS.

Si el barco A volvió a la zona de pre-salida de la línea, sale correctamente, navega el recorrido y termina, el comité de protestas debería exonerarle por infringir bien la regla 30.3 o 30.4, determinar su puesto de llegada de acuerdo con la regla A3 y ajustar las puntuaciones de los otros barcos.

El barco A también puede, bajo la regla 62.1(d), tener derecho a reparación con una puntuación mejor que su posición de llegada si el comité de protestas establece como hecho que su tiempo empleado o puesto de llegada ha sido significativamente empeorado por la acción del barco B que infringe la regla 2.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

N001 Q&A 2017.004

Publicado: 5 Octubre 2017

Situación

Muchas Autoridades Nacionales publican versiones traducidas de documentos, por ejemplo del RRV. Al hacerlo, hacen un esfuerzo para asegurar que la traducción es precisa y correcta. Sin embargo, pueden cometerse errores en la traducción y algunas veces esos errores cambian el significado del documento original.

Pregunta 1

Si el anuncio y/o las instrucciones de regatas hacen referencia a una versión traducida de un documento oficial de reglas bajo "Reglas", sin hacer mención alguna sobre posibles discrepancias entre la versión traducida y la original y existen discrepancias, ¿Qué documento prevalecerá – la traducción o la versión original?

Respuesta 1

El Reglamento de Regatas a Vela (RRV) es publicado en inglés por World Sailing y siempre prevalece sobre cualquier traducción, a menos que la traducción de una regla particular de regata tenga la consideración de una modificación de la regla, tal como se establece en las reglas 85 y 86. Una diferencia que surja de una traducción no es una modificación válida, ya que no hace referencia específica a una regla ni establece el cambio. Una declaración en el anuncio o las instrucciones de regata sobre que la traducción del RRV se aplicará en vez de, no cumple con las reglas J1.1(2) y J2.1(1).

Además, los Códigos de World Sailing se publican en inglés y no pueden ser modificados, ya sea intencionadamente o de cualquier otra manera. El Código de Clasificación de Regatistas es también publicado en Francés, Italiano, Español y Alemán, pero las traducciones publicadas claramente establecen que si hay un conflicto entre idiomas, la versión inglesa prevalecerá.

Algunas reglas de regatas pueden ser modificadas por las Prescripciones de la Autoridad Nacional, el anuncio de regatas, las instrucciones de regata o las reglas de Clase tal como está establecido en las reglas 85 y 86. Una traducción de una regla de regata que produzca un significado distinto, intencionadamente o no, que es diferente del RRV en inglés, prevalecerá solamente si cumple con las restricciones y procedimientos establecidos en las reglas 85 y 86.

Si el anuncio o las instrucciones de regatas se publican en diferentes idiomas, sin establecer cual versión prevalece, la regla 63.7 es de aplicación.

Las reglas 85, 86 y 88.2 se aplican a las modificaciones de las Prescripciones de la Autoridad Nacional, esto incluye modificaciones en una traducción, sea internacional o no.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

Prevalecerá el idioma en que una regla de clase es publicada. Cualquier traducción que modifique una regla de clase necesitaría cumplir con las reglas 85 y 87 para que la modificación sea válida y se aplique.

Los mismos principios se aplican a las diferencias resultantes de traducciones o de otros documentos que rijan un evento.

Pregunta 2

Si la respuesta a la pregunta 1 es que la versión traducida prevalece y hay más de una traducción de un documento específico (traducido por diferentes Autoridades Nacionales) en un evento internacional, ¿Cuál versión prevalecerá?

Respuesta 2

No aplicable.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

J001 Q&A 2017.003

Publicado: 2 Octubre 2017

Situación

Una regata se celebra durante cinco días con ocho pruebas programadas. Durante la segunda prueba, hubo una colisión entre el barco A amurado a babor y el barco B amurado a estribor. A toma una penalización de Dos Giros y B se retira de la prueba como resultado del incidente. En el agua, B grita usando un lenguaje blasfemo y mal educado. Cuando A llega a tierra firma una declaración de retirado.

Después de la ceremonia de entrega de trofeos, A entrega un informe bajo la regla 69 al secretario del comité de protestas.

Pregunta 1

¿Puede el secretario del comité de protestas rechazar aceptar el informe porque es entregado después del tiempo límite de protestas y de la finalización del evento?

Respuesta 1

No. No hay tiempo límite para informar al comité de protestas de una posible infracción de la regla 69. Además, solo el comité de protestas puede tomar una decisión sobre la validez. Las protestas, solicitudes e informes entregados siempre deben trasladarse a un comité de protestas.

Pregunta 2

¿Hay alguna fecha límite para realizar un informe bajo la regla 69?

Respuesta 2

Las reglas no especifican un tiempo límite para hacer un informe bajo la regla 69. Sin embargo, un comité de protestas debe tomar en consideración la oportunidad de un informe y las razones de algún retraso cuando decida si abrir o no una audiencia.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

B002 Q&A 2017.002

Publicado: 21 Julio 2017

Retirado: 15 Septiembre 2017

Esta Q&A ha sido retirada por World Sailing para ser considerada de nuevo.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

B001 Q&A 2017.001

Publicado: 10 Julio 2017

Retirado: 15 Septiembre 2017

Esta Q&A ha sido retirada por World Sailing para ser considerada de nuevo.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

F001 Q&A 2018.003

10 Febrero 2018

Situación

En un evento usando un sistema de compensación/rating, el anuncio e instrucciones de regata no hacen referencia acerca de como los tiempos corregidos de los barcos van a ser redondeados (al segundo más cercano, arriba o abajo, cuantos decimales, etc.).

El resultado puede variar significativamente dependiendo del sistema utilizado para redondear el resultado. Por ejemplo: Dos barcos con tiempos corregidos de 02:23:14.5 y 02:23:15.4 ambos se redondearían a 02:23:15 Los 0.9 segundos en el ejemplo anterior significan 15pies/4.5 metros aproximadamente cuando un barco se está moviendo a 10 nudos.

Pregunta

¿Es un error del comité de regatas el redondear el tiempo corregido de los barcos al segundo más cercano cuando el sistema de compensación/rating no hace referencia sobre redondeos?

Respuesta

Si. La regla A3 exige que el tiempo corregido de un barco determina su puesto de llegada.

Calcular un tiempo compensado para cualquier número de puestos decimales, implica una precisión de tiempo que no existe. Sin embargo, si no hay regla que prevea algún redondeo del tiempo compensado de un barco, el redondeo a cualquier unidad de tiempo es incorrecto.

Muchos sistemas de rating, incluyendo IRC y ORC, especifican que los tiempos compensados serán redondeados al segundo más cercano. En ausencia de una especificación en el sistema de rating, el anuncio o instrucciones de regata pueden incluir dicha provisión estableciendo que la regla A3 es modificada.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

J003 Q&A 2018.002

6 Febrero 2018

Situación

En un evento con una serie clasificatoria de hasta 6 pruebas, un barco sufre daños en una colisión con una embarcación obligada a mantenerse separada (un barco de prensa no identificado, entre pruebas en la zona de pre-salida del recorrido) como consecuencia de ello no pudo competir en las pruebas 4, 5 y 6. El competidor había completado las pruebas 1, 2 y 3.

Pregunta

Cuando un evento está formado por múltiples series (ej. Opening serie, series clasificatorias o series finales), ¿Como tendría que proceder el comité de protestas para conceder reparación y mantener los principios establecidos en el Caso 116 de WS?

Respuesta

Si el comité de protestas decide que el barco tiene derecho a reparación bajo la regla 62, la serie clasificatoria será considerada como una serie separada para el supuesto de aplicar el caso 116. El preámbulo del Caso 116 establece que no es justo para los otros barcos en la serie, dar una media de puntos para la mitad o mas de las pruebas que componen su puntuación en la serie (en este caso la serie clasificatoria). Si no hay descarte, 6 pruebas compondrían la puntuación en la serie clasificatoria y si hay descarte, 5 pruebas compondrían la puntuación en la serie clasificatoria. En ambos casos, la media de puntos puede ser concedida para un máximo de dos pruebas para cumplir con el Caso 116.

El arreglo más justo seria dar reparación de la media de puntos solo para las pruebas 4 y 5. La prueba 6 tendrá que ser puntuado como DNC, la cual puede ser descartada, dependiendo del sistema de puntuación aplicado para el evento.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

G001 Q&A 2018.005

2 July 2018

Pregunta

¿El hecho de publicar un aviso a los participantes en el Tablón Oficial de Avisos sin izar la bandera L con una señal fónica, puede ser considerado una acción impropia u omisión por parte del Comité apropiado a los efectos de la regla 62.1(a) si los otros requerimientos de publicación han sido cumplido?

Respuesta

Dependerá de las circunstancias. Aunque la bandera L izada en tierra con una señal fónica significa, en Señales de Regatas, que un aviso a los competidores ha sido publicado, no hay ninguna regla que exija desplegar la bandera L.

Es responsabilidad de un competidor comprobar el tablón oficial de avisos, sin embargo, izando la bandera L se llama la atención a los regatistas y si el aviso contiene información que podría afectar al resultado de la prueba, la falta de largar la bandera L podría ser una acción impropia u omisión para el supuesto de la regla 62.1(a)

Aunque el comité de protestas esté satisfecho de que en las circunstancias dadas, la falta de largar la bandera L cuando se publica un aviso a los competidores es una acción impropia u omisión de un comité en orden a conceder reparación, los otros requisitos de la regla 62 también se tendrán que cumplir.

Es una buena práctica de los oficiales de regatas llamar la atención del aviso publicado, especialmente cuando el aviso afecta a algo con efecto inmediato.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

J 004 Q&A 2018.006

9 Julio 2018

Pregunta

¿Puede una Autoridad Nacional modificar su propia decisión cuando decide que puede haber cometido un error significativo, cuando hay nuevas evidencias significativas o nuevas interpretaciones de World Sailing?

Respuesta

Las decisiones de la Autoridad Nacional bajo la regla 71, Decisiones de la Autoridad Nacional, se rigen por la regla 71.4. Estas decisiones son finales, como establece esa regla y no pueden ser modificadas por nadie, esto incluye a la Autoridad Nacional.

Las decisiones de una Autoridad Nacional como consecuencia de un informe bajo la regla 69.2(j) se rigen por la Regulación 35 de World Sailing (ver regla 69.3). La interpretación de las regulaciones de World Sailing es responsabilidad del Comité de Constitución de World Sailing (ver regulación 16.1) y va más allá de la autoridad del panel de Q&A

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

L 002 Q&A 2018.008

23 Julio 2018

Situación

La Regla 53, FUERZA MANUAL, establece: Un barco no soltará ni desprenderá una sustancia, tal como un polímero, ni tendrá superficies a las que se les haya dado una textura especial, que pudiera mejorar el carácter del flojo de agua dentro de la capa límite.

Pregunta

¿Qué acciones se pueden realizar en el casco de un barco y que productos pueden aplicarse sin infringir la regla 53?

Respuesta

Cumple con la regla 53:

- Pintar, pulimentar y dar patente en el caso, para que tenga una textura superficial continua y lisa.
- Lijado del casco, para que tenga una textura superficial continua y lisa.
- Un adhesivo u otra capa en el casco con una textura superficial continua y lisa, incluyendo los bordes del adhesivo o capa.
- Cualquier otra aplicación, que proporcione una textura superficial continua y lisa.

No Cumple con la regla 53

- Eyectar o soltar una sustancia en o cerca de la superficie del casco.
- Una aplicación de casco que produzca una superficie irregular la cual puede incluir características u otras texturas distintas para modificar o desplazar las líneas límites en ese punto específico.

Se llama la atención a las Reglas de Clase que pueden tener limitaciones específicas sobre lijado y aplicaciones de casco.

L 001 Q&A 2018.004

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

13 Agosto 2018

Pregunta

La regla G1.2 exige usar un tipo de letras comercialmente disponible y la cual proporcione la misma o mejor visibilidad que la Helvética para los números de vela. ¿Cumplen los números de velas en tipografía digital con la regla G1.2(a)?

Respuesta

No. Si consideramos cada cara de la vela por separado, los números de vela digitales son claramente visibles. Sin embargo, si esto lo aplicamos a las dos caras de la vela, puede llevar a confusión, por lo tanto, no cumple con la regla G1.2(a)

M 001 Q&A 2018.007

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

14 Agosto 2018

Pregunta 1

La Introducción del Reglamento de Regatas a Vela (RRV) define algunos términos con el significado que tiene en el RRV. "Barco" ha sido definido con el siguiente significado: Una embarcación a vela y su tripulación a bordo.

- a) ¿Significa esto que un barco a los efectos del RRV es cualquier tipo de embarcación?
- b) ¿Cubre también el término "barco" a tablas de vela y/o cualquier otro tipo de equipamiento que se usa en regatas, como Kiteboarding o windsurfing?

Respuesta 1

- a) Un "barco" significa una embarcación a vela y su tripulación a bordo al cual las Reglas de Regatas a Vela se le aplica. Las Reglas de Regatas a Vela usa la palabra "embarcación" para un barco al cual estas reglas no se le aplica. Ver el preámbulo de la parte 2.
- b) Si. Ver los preámbulos del Apéndice B y Apéndice F.

Pregunta 2

La Regla 14 "Evitar Contactos" establece: Si ello es razonablemente posible, un barco deberá evitar un contacto con otro barco y la regla 14(b) emplea la expresión "será exonerado si infringe esta regla y el contacto no causa daños o lesiones."

En el preámbulo de la parte 2 y en la regla 44.1(b) se usan los términos "lesión o daños de consideración".

Los términos "daño y lesión" y "lesión o daño de consideración", ¿se refieren en estas reglas a daños (serios) o lesión entre los barcos envueltos o también incluye a daños (serios) o lesión por ejemplo a: balizas, barcos del comité de regatas, embarcaciones del jury o espectadores, etc)

Respuesta 2

Los términos "daño o lesión" y "lesión o daño de consideración" en el preámbulo de la parte 2 y en la regla 14(b) se refiere a "daño o lesión" y "lesión o daño de consideración" de los barcos que están navegando en o cerca de la zona de regatas que tienen intención de regatear, están en regatas o han estado en regata.

Los términos "lesión o daño de consideración" en la regla 44.1(b) se refiere a lesión o daño de consideración a cualquier persona o cosa en la zona de regatas, esto incluye los ejemplos de la pregunta a condición de que suceda como consecuencia de la infracción por parte de un barco de una regla de la parte 2 en un incidente con otro barco o la regla 31.

Cuando se aplica el RIPA, las reglas de la parte 2, incluyendo la regla 14(b), no se aplican y la posibilidad de tomar una penalización bajo la regla 44 no existe. Por lo tanto, en un incidente

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

entre un barco que se rige por el Reglamento de Regatas a Vela y una embarcación que no lo está, los términos “daño o lesión” y “lesión y daño de consideración” usados en estas reglas no tienen relevancia.

Pregunta 3

La Regla 62.1(b) usa el término “lesión o daño físico”.

El término “lesión” o “daño físico” en esta regla, ¿se refiere a lesión o daño físico en el barco que solicita reparación o podría extrapolarse a lesión o daño físico a otros barcos u objetos?

Por ejemplo, una baliza que está siendo empujada por otro barco hacia el barco que solicita reparación. Si la baliza se desinfla y causa que el otro barco se enrede con ella durante un tiempo, pero el barco no sufre ningún daño. ¿Es el desinflado de la baliza por sí un daño de consideración tal como es usado el término en la regla 62.1(b)?

Respuesta 3

El desinflado de la baliza en el ejemplo podría ser considerada como daño o no, pero la regla 62.1(b) no se aplica en esta situación. El término “lesión o daño físico” en esta regla se refiere a lesión o daño físico en el barco que solicita reparación.

Para concedérsele reparación a un barco bajo la regla 62.1(b), su posición de llegada tiene que haber sido perjudicada por un daño físico o lesión sin ninguna culpa por su parte. No es suficiente que como consecuencia del incidente se produzca lesión o daño físico.

Pregunta 4

¿Cuál es la diferencia entre “daño” y “daño físico”?

Respuesta 4

La palabra “físico” en la regla 62.1(b) deja claro que no se le puede conceder reparación a un barco en base a un daño psicológico del regatista como resultado de un incidente.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

J 005 Q&A 2018.009

4 Septiembre 2018

Pregunta 1

Al comienzo de una audiencia, el comité de protestas comprueba si las partes están presentes. Si ninguna de las partes están presentes, ¿Cómo debería proceder el comité de protestas conforme a la regla 63.3(b)?

Respuesta 1

Si a la hora programada para la audiencia ninguna de las partes están presentes, el comité de protestas debería comprobar minuciosamente que el programa de audiencia se ha publicado tal como exige las reglas relevantes. Es a discreción del comité de protestas el decidir si reprograma la audiencia o la continua sin ninguna de las partes presentes, bajo la regla 63.3(b).

Si el comité de protestas procede de acuerdo con la regla 63.3(b), debería verificar la validez de la protesta. Si la protesta es válida, el comité de protestas debería intentar establecer los hechos necesarios para llegar a una conclusión y decisión. Si no hay suficiente información para encontrar los hechos necesarios para llegar a una conclusión, la protesta será desestimada.

Pregunta 2

Al comienzo de la audiencia de una protesta solo está presente una parte. Después de 5 minutos el comité de protestas decide empezar la audiencia de acuerdo con la regla 63.3(b). Mas tarde durante la audiencia aparece la otra parte. ¿Cómo debería actuar el comité de protestas?

Respuesta 2

Aunque no lo exige las reglas, es una buena práctica indagar al principio si el motivo del retraso de la parte ausente era inevitable. Si es el caso, el comité de protestas debería reiniciar la audiencia. Si el retraso en la ausencia no fue inevitable, el comité de protestas permitirá a la parte que se incorpore a la audiencia en el momento en el que se está desarrollando.

La regla 63.3(a) otorga a las partes el derecho a estar presente en la audiencia durante la presentación de todos los testimonios, sin embargo, las ya presentadas no necesitan volver a repetirse para beneficiar a una parte que llegó tarde a la audiencia sin una buena razón. El comité de protestas puede resumir los testimonios que han sido presentados.

La regla 63.5 exige al comité de protestas decidir sobre la validez de la protesta al inicio de la audiencia. El comité de protestas no está obligado a revisar la validez, a menos que más tarde se presenten evidencias que lo requiera.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

La regla 63.6 exige al comité de protestas obtener las pruebas de las partes y sus testigos, de manera que a una parte que llegue tarde a la audiencia se le permite presentar su testimonio y llamar a testigos.

Pregunta 3

En la situación de la pregunta 2, ¿Cuánto tiempo después del inicio de la audiencia se le debería permitir a la parte ausente incorporarse en la audiencia?

Respuesta 3

A una parte se le permitirá incorporarse a una audiencia en cualquier momento si la parte tiene derecho a estar presente, concretamente mientras el testimonio está aún siendo presentado de acuerdo con la regla 63.3(a).

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

D 001 Q&A 2018.010

4 Septiembre 2018

Situación

Mientras está en regata, un barco se enreda con el cabo de fondeo de una baliza del recorrido. Para soltarse, la tripulación corta el cabo de fondeo y continúa en regata, dejando la baliza a la deriva. El barco no tocó la baliza.

Pregunta 1

Para el supuesto de la regla 44.1(b) y regla 60.3(a)(1), ¿Ha sido la baliza dañada o dañada de consideración?

Respuesta 1

El daño solamente es relevante a efectos de la regla 44.1(b) y 60.3(a) si es un daño de consideración. El daño de consideración puede ser bien a una persona o a una cosa en el área de regatas a los efectos de aplicación de estas reglas.

Para el supuesto de la regla 44.1(b): El barco causó daños cuando su tripulación cortó el cabo del fondeo de la baliza. Aun causando esta acción serios daños, no se infringió una regla de la parte 2 ni la regla 31, por lo tanto la regla 44.1(b) no es de aplicación

Para el supuesto de la regla 60.3(a)(1). El comité de protestas puede abrir una audiencia bajo esta regla si cree que en un incidente ocurrido puede haberse producido lesión o daños de consideración. No se exige que el incidente sea entre dos barcos. El comité puede también considerar una infracción de la regla 2 y necesitaría claramente establecer si los principios de la deportividad y juego limpio han sido violados.

Al hacerlo, el comité podría encontrar útil el considerar si el acto de cortar el cabo de fondeo era hecho de forma segura y de acuerdo al buen hacer marinero conforme a las condiciones reinantes.

El comité de protestas también puede considerar actuar bajo la regla 69.

Pregunta 2

¿Es relevante que el cabo de fondeo fuese cortado?

Repuesta 2

SI – ver respuesta 1.

Pregunta 3

¿Sería la respuesta diferente dependiente si era una baliza permanente o una baliza fondeada por el comité de regatas u otros?

Repuesta 3

No

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

Pregunta 4

¿Es relevante el valor del elemento dañado?

Respuesta 4

El daño puede afectar al valor o a la funcionalidad del elemento. Al decidir el caso, el comité de protestas debería considerar el grado y las consecuencias del daño.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

J 006 Q&A 2018.011

4 Septiembre 2018

Situación

Como resultado de una audiencia, un comité de protestas da un aviso a una persona de apoyo. Después del aviso, la persona de apoyo infringe de nuevo una regla contra la voluntad del regatista al que apoya.

Pregunta 1

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

Respuesta 1

No

Pregunta 2

Si la respuesta es negativa, ¿bajo que regla el comité de protestas protestará al competidor?

Respuesta 2

Una protesta es una alegación de que un competidor ha infringido una regla. Si un barco (el competidor) no infringió una regla por el mismo, no hay motivos para que el comité de protestas le proteste.

En una audiencia abierta por el comité de protestas bajo la regla 60.3(d) para ver si una persona de apoyo ha infringido una regla, el barco relacionado con esa persona es una parte. Una audiencia bajo la regla 60.3(d) será llevada de acuerdo con la regla 63.9. Por lo tanto, el representante del barco tiene derecho a estar presente de acuerdo con la regla 63.3(a). Para una audiencia bajo la regla 60.3(d) la regla 64.4(b) establece las condiciones bajo las cuales el abarco apoyado puede ser penalizado.

Nota: Los siguientes cambios al Reglamento de Regatas a Vela fueron aprobados en Noviembre de 2017 en la Conferencia Anual de World Sailing y entró en efecto el 1 de Enero de 2018.

En Definiciones, se modifica la *parte* (e) por:

(e) Una persona de apoyo sujeta a una audiencia bajo la regla 60.3(d) o 60, cualquier barco apoyado por esa persona, una persona designada para presentar un testimonio bajo la regla 60.3(d).

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

Se modifica la regla 63.1 por:

63.1 Exigencia de una Audiencia.

Un barco o competidor no será penalizado sin una audiencia, excepto según lo previsto en las reglas 30.2, 30.3, 30.4, 64.3(d), 64.4(b), 69, 78.2, A5 y P2. Una solicitud de reparación no será resuelta sin una audiencia. El comité de protestas oirá todas las protestas y solicitudes de reparación que se hayan presentado en la oficina de regatas a menos que permita que se retire una protesta o solicitud de reparación

Añadir nueva regla 63.9:

63.9 Audiencias bajo la regla 60.3(d) – Personal de Apoyo

Si el comité de protestas decide abrir una audiencia bajo la regla 60.3(d), seguirá prontamente con los procedimientos de las reglas 63.2, 63.3, 63.4, y 63.6, excepto que se dará a las partes una información detallada de la supuesta infracción y una persona puede ser designada por el comité de protestas para presentar la alegación.

Modificar la regla 64.4 por:

64.4 Decisiones relativas a las Personas de Apoyo

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

- (1) Amonestarla.
- (2) excluir a la persona del evento o de la sede o retirar cualesquiera privilegios o beneficios, o
- (3) adoptar cualquier otra acción dentro de su jurisdicción según previsto en las reglas.

(b) El comité de protestas también puede penalizar a un barco que es parte en una audiencia bajo la regla 60.3(d) o 69 por la infracción de una regla por parte de una persona de apoyo modificando la puntuación del barco en una única prueba, descalificación incluida, cuando el comité de protestas decida que:

- (1) el barco puede haber ganado una ventaja competitiva como resultado de la infracción cometida por la persona de apoyo, o
- (2) la persona de apoyo comete una nueva infracción después de que el comité de protestas haya advertido al participante por escrito, después de una audiencia previa que podría serle impuesta una penalización

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

E 001 Q&A 2018.012

4 Septiembre 2018

Situación

Regla 44.3, Penalización de Puntuación, aplicada en un evento costero.

Pregunta 1

Si un barco toca varias balizas de recorrido, ¿necesita tomar una penalización de puntuación por cada incidente?

Respuesta 1

Si. La penalización de puntuación reemplaza el giro o los dos giros de penalización (ver regla 44.1). Por lo tanto, un barco puede tomar una penalización de puntuación cuando puede haber infringido la regla 31 y esto se aplica a cada incidente de forma individual, de igual manera que el giro de penalización.

Pregunta 2

Si un barco aborda una baliza de llegada, ¿se le exige cruzar la línea de llegada desde el lado del recorrido por segunda vez después de tomar una penalización de puntuación por tocarla?

No. Como la penalización de puntuación reemplaza el giro o los dos giros de penalización, la regla 44.2 no se aplica. Por lo tanto, la excepción (a) en la definición de "terminar" no es aplicable. El barco terminó cuando cruzó inicialmente la línea de llegada desde el lado del recorrido.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

M 002 Q&A 2018.013

4 Septiembre 2018

Pregunta 1:

¿Quién es el propietario de un barco para los supuestos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 1

El termino “propietario” no está definido en el Reglamento de Regatas a Vela y por lo tanto se usa en el sentido ordinariamente comprendido en náutica o uso general. Puede ser una persona física, una sociedad o la organización a la que pertenece el barco.

Pregunta 2

¿Puede una persona que temporalmente tenga el barco o lo haya alquilado ser considerado el propietario a los efectos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 2

No: ver respuesta 1.

Pregunta 3

¿Puede un barco tener mas de un propietario para los supuestos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 3

Si; ver respuesta 1

Pregunta 4

¿Cuáles son los derechos del propietario registrado para los supuestos del Reglamento de Regatas a Vela?

Respuesta 4

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

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

Pregunta 5

El propietario registrado, ¿tiene derecho a protestar, solicitar reparación o apelar una decisión si no esta a bordo del barco o si ellos han alquilado el barco a otra persona?

Respuesta 5

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

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

G002 Q&A 2018.014

Publicado: 1 de Octubre 2018

Situación:

Después que todos los barcos terminaron una prueba el comité de regatas se dio cuenta que una baliza había garreado durante la prueba. El comité de regatas decidió que como consecuencia de dicho garreo de la baliza, la prueba había resultado injusta para algunos barcos.

Pregunta 1:

¿Puede el comité de regatas anular una prueba después que todos los barcos hayan terminado?

Respuesta 1:

Si, ver regla 32.1. Sin embargo, después que uno o más barcos han terminado, el comité de regatas debería hacer un esfuerzo por “salvar” la prueba, solicitando reparación, si es necesario, para todos aquellos barcos afectados. El CR solamente debería anular una prueba, si después de considerar las consecuencias, está convencido que esto es el arreglo más justo para todos los barcos en la prueba o en la serie.

Pregunta 2:

Si la respuesta es afirmativa, ¿Cómo indica el comité de regatas que la prueba está anulada?

Respuesta 2:

El comité de regatas debería publicar un aviso de esta decisión. Este puede incluir la razón de la decisión. Si los barcos están aún en el área de regatas esperando para una siguiente prueba cuando el comité de regatas decide anular, también puede izar la bandera L desde el barco del comité e intentar informar a los competidores en el mar.

Izar una bandera N no es adecuado para anular una prueba que ya ha sido completada, ya que la intención de su significado es anular una prueba que se está navegando.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

J007 Q&A 2018.015

Publicado: 7 de Diciembre de 2018

Pregunta

Una variante de la palabra "Protest", o una traducción de la palabra "Protest" al lenguaje del protestante, ¿satisface el requisito de la regla 61.1(a)?

Respuesta

Para el supuesto de la regla 61.1 tiene que quedar claro que el protestado ha sido informado sobre la intención de protestar por parte del protestante.

Lo siguiente cumple con la regla 61.1(a):

- La palabra en inglés "Protest"
- Una traducción de la palabra "Protest" que se encuentre en una traducción oficial de la regla 61.1(a), a condición que su significado sea entendido por el protestado.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

F002 Q&A 2018.016

Publicado: 9 de Diciembre de 2018

Situación

En una regata de dos días hay 45 barcos inscritos y con la inscripción pagada a través de internet. El Anuncio de Regatas establece que para completar la inscripción los barcos tienen que registrarse en la sede de la regata y presentar las velas para control de equipamiento. 40 de los barcos inscritos se personan en la sede de la regata y cumplen con el requerimiento del Anuncio de Regata.

Pregunta

¿Qué puntuación tendrían los barcos que no salen, no terminan, se retiran o son descalificados?

Respuesta

41 puntos. 40 barcos cumplen con lo exigido por la autoridad organizadora y por lo tanto están inscritos en la prueba conforme a la regla 75.1

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

B003 Q&A 2018.017

Publicado: 17 de Diciembre de 2018

Pregunta

En algunas situaciones, un barco no infringe la regla 31 por tocar una baliza. Cuando a un barco con derecho a espacio en baliza se le da el espacio para pasar la baliza por el lado exigido pero es obligado a tocarla, ¿se ha dado espacio en baliza?

Respuesta

No. No es buen hacer marineramente obligar a un barco a tocar una baliza aunque ese barco no infrinja ninguna regla al hacerlo. Esto es independiente de cualquier requisito adicional en la definición "espacio en baliza" en los apéndices B, C y F.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

G003 Q&A 2019.01

Publicado: 7 de Enero de 2019

Situación

Las instrucciones de regatas establecen que “la línea de salida será entre el mástil arbolando bandera naranja a bordo del barco del comité de regatas y el lado del recorrido de la baliza de salida, la cual será una baliza inflable amarilla”.

El comité de regatas fondeó una embarcación en el extremo de babor de la línea de salida sujetando la baliza inflable amarilla a su costado de estribor.

Pregunta 1

Un barco que toca la embarcación fondeada pero no la baliza inflable amarilla, ¿infringe la regla 31?

Respuesta 1

Sí.

El barco del comité de regatas forma parte de la baliza cuando el comité de forma intencionada amarra la baliza al barco, por lo tanto, un barco en regata que toca el barco del comité de regatas infringe la regla 31.

Pregunta 2

¿Sería diferente la respuesta a la pregunta 1 si el fondeo estuviese amarrado a la baliza inflable amarilla y no al barco del comité de regatas?

Respuesta 2

No.

Pregunta 3

¿Sería diferente la respuesta a la pregunta 1 si el barco del comité de regatas y la baliza inflable amarilla estuvieran ambos fondeados y en contacto uno con el otro?

Respuesta 4

No

Pregunta 5

¿Es una acción impropia del comité de regata fondear un barco en el extremo de babor de la línea de salida y amarrar la baliza inflable amarilla a su costado de estribor cuando las instrucciones de regatas establecen que el extremo de babor de la línea de salida será una baliza inflable amarilla?

Respuesta 5

No

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia

B004 Q&A 2019.02

Publicado: 7 de Enero de 2019

Pregunta

Cuando los barcos están comprometidos, la definición de *Mantenerse Separado* (b) establece que el barco con derecho de paso puede alterar su rumbo en ambas direcciones sin que haya un contacto inmediato. La regla 16.1 establece que cuando un barco con derecho de paso modifica su rumbo, dará al otro barco espacio para *mantenerse separado*.

De manera similar, en el Apéndice F, la definición de *Mantenerse Separado* incluye el espacio para que un Kiteboarding con derecho de paso mueva su cometa en cualquier dirección sin que haya un contacto inmediato. La regla 16.1 requiere que cuando un Kiteboarding altera la posición de su cometa, dará al otro Kiteboarding espacio para mantenerse separado.

¿Cómo estos requerimientos son compatibles entre ellos?

Respuesta

Las dos reglas son independientes entre sí:

La definición *Mantenerse Separado* (b) es una prueba que determina si un barco se está manteniendo separado de otro, bien bajo la regla 11 o bajo la regla 10 cuando navegan en popa o bordadas opuestas, mientras la regla 16.1 pone una limitación en los derechos del barco con derecho de paso.

- Cuando el barco que debe mantenerse separado está navegando tan cerca que si el barco con derecho de paso alterase su rumbo y hubiera un contacto inmediato, el barco que tiene que mantenerse separado infringe la regla 10 o 11 por no cumplir con la definición de *mantenerse separado* (b).
- Cuando el barco que debe mantenerse separado no responde suficientemente a la alteración de rumbo del barco con derecho de paso cuando podría haberlo hecho, infringe la regla 10 o 11 por no cumplir con la definición de *mantenerse separado* (a)
- Cuando el barco con derecho de paso modifica su rumbo de forma que aun no habiendo un contacto inmediato, no es posible para el barco que tiene que mantenerse separado continuar haciéndolo, el barco con derecho de paso infringe la regla 16.1 y el barco que tiene que mantenerse separado será exonerado bajo la regla 21 por infringir la regla 10 o 11.

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

Este principio es el mismo para barcos, tablas y Kiteboarding.

Q&A reflejan la opinión de experimentados oficiales de regata, no son interpretaciones autorizadas de las reglas.

Q&A solo se refiere a la pregunta específica y no al conjunto de los factores que un comité de protestas necesitará considerar en una audiencia