

El
REGLAMENTO
DE
REGATAS A VELA
para 2005–2008

International Sailing Federation

Published by ISAF (UK) Ltd., Southampton, UK
© International Sailing Federation, (IOM) Ltd.
June 2004

Edita: Real Federación Española de Vela
Luis de Salazar ,9 – 28002 Madrid
Traducción: Ana Sánchez del Campo
y Colaboradores

CONTENIDO

	Señales de Regata	7
	Introducción	11
	Principio Básico	15
Parte 1	Reglas Fundamentales	15
Parte 2	Cuando los Barcos se Encuentran	19
Parte 3	Conducción de una Regata	31
Parte 4	Otros Requisitos Durante la Regata	41
Parte 5	Protestas, Reparaciones, Audiencias, Mal Comportamiento y Apelaciones	55
Parte 6	Inscripción y Cualificación	77
Parte 7	Organización de Regatas	81
	Apéndices	
A	Puntuación	91
B	Reglas de Competición de Windsurf	99
C	Reglas para Regatas de Match	127
D	Reglas para Regatas por Equipos	149
E	Reglas para Regatas de Barcos de Radio Control	159
F	Procedimientos de Apelación	175
G	Identificación en las Velas	181
H	Pesaje de Vestimenta y Equipo	191
J	Anuncio de Regata e Instrucciones de Regata	193
K	Guía para el Anuncio de Regata	203
L	Guía para las Instrucciones de Regata	221
M	Recomendaciones para el Comité de Protestas	259
N	Jurados Internacionales	269
P	Penalizaciones Inmediatas por Infracciones a la Regla 42	275
	Formulario de Protesta	277
	Índice	281
	Definiciones	307

INTRODUCCIÓN

El *Reglamento de Regatas a Vela* está dividido en dos secciones principales. La primera, Partes 1-7, contiene reglas que afectan a todos los participantes. La segunda, Apéndices A-P, proporciona detalles acerca de las reglas, reglas que se aplican a tipos particulares de regatas, y reglas que afectan sólo a un número reducido de participantes u oficiales.

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 1 de Enero de 2005. Las líneas laterales indican los cambios importantes realizados a la edición 2001-2004 en las Partes 1-7 y las Definiciones. No se contemplan cambios antes del año 2009, pero los cambios que se determine sean urgentes antes de ese año serán anunciados a través de las autoridades nacionales e insertados en la página Web de la ISAF (www.sailing.org).

Códigos de la ISAF En la definición de *regla* se hace referencia a los Códigos de Elegibilidad, Publicidad y Anti-Dopaje de la ISAF (Reglamentaciones 19, 20 y 21) pero no han sido incluidos en este reglamento porque pueden ser modificados en cualquier momento. Las nuevas versiones serán anunciadas a través de las autoridades nacionales e insertadas en la página Web de la ISAF (www.sailing.org).

Casos y Decisiones La ISAF publica interpretaciones al Reglamento de Regatas en el *Libro de Casos 2005-2008* y las reconoce como interpretaciones y explicaciones de las reglas de aplicación obligada. Del mismo modo, publica *El Libro de Decisiones para Match-Racing 2005-2008* y *El Libro de Decisiones para Regatas por Equipos 2005-2008*, y los reconoce como de aplicación obligada solamente en regatas arbitradas de Match Race o por equipos. Estas publicaciones están disponibles en la página 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 destacada (por ejemplo, *en regata* y *en regata*). La expresión “Barco” incluye a una embarcación a vela y su tripulación. “Comité de Regatas” incluye a cualquier persona o comité responsable de realizar cualquiera de las funciones del comité de regatas. Otras palabras y expresiones se usan en el sentido normalmente aceptado en el uso náutico o genérico

Apéndices Cuando se aplican las reglas de un apéndice, éstas prevalecen sobre cualquier regla de las Partes 1-7 que esté en conflicto con ellas. 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'). No existen ni el Apéndice I ni el Apéndice O.

Modificaciones a las Reglas Las prescripciones de una autoridad nacional, las reglas de clase o las instrucciones de regata pueden modificar una regla de regata sólo según lo permitido por la regla 86.

Modificaciones de las Prescripciones de una Autoridad Nacional Una Autoridad Nacional puede limitar las modificaciones a sus prescripciones de conformidad con la regla 87.

PRINCIPIO BÁSICO

DEPORTIVIDAD Y EL REGLAMENTO

En el deporte de la vela los participantes se rigen por un conjunto de reglas y se espera de ellos que las cumplan y las hagan cumplir. Es un principio fundamental de la deportividad que cuando los participantes infrinjan una regla se penalicen con prontitud, lo que puede ser retirarse.

PARTE 1

REGLAS FUNDAMENTALES

1 SEGURIDAD

1.1 Ayudar a Quienes Estén en Peligro

Un barco o participante dará toda la ayuda posible a cualquier persona o embarcación en peligro.

1.2 Equipo Salvavidas y Flotación Personal

Un barco llevará equipo salvavidas adecuado para todas las personas que estén a bordo, incluyendo un dispositivo preparado para uso inmediato, a menos que sus reglas de clase establezcan otra cosa. Cada participante es individualmente responsable de usar la flotación personal adecuada a las condiciones reinantes.

2 NAVEGACIÓN LEAL

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

3 ACEPTACIÓN DE LAS REGLAS

Al tomar parte en una regata regida por este reglamento, cada participante y propietario de barco acepta:

- (a) regirse por las *reglas*;
- (b) aceptar las penalizaciones impuestas y otras acciones emprendidas según las *reglas*, sujetas a los procedimientos de apelación y de revisión en ellas previstos, como resolución final de cualquier asunto que provenga de las *reglas*; y

- (c) si el asunto no es uno que deba ser decidido según las *reglas*, no recurrir a ningún juzgado ni tribunal hasta haber agotado todos los recursos internos establecidos por la ISAF o el Tribunal de Arbitraje Deportivo.

4 DECISIÓN DE REGATEAR

Es de la exclusiva responsabilidad de un barco decidir si participa en una prueba o si continúa *en regata*.

5 SUSTANCIAS Y MÉTODOS PROHIBIDOS

Un participante no ingerirá una sustancia ni usará un método que esté prohibido por el Código Anti-Dopaje del Movimiento Olímpico o por la Agencia Mundial Anti-Dopaje y cumplirá con la Reglamentación 21 de la ISAF, Código Anti-Dopaje. Una infracción de esta regla, presunta o real, se tramitará conforme a la reglamentación 21. No será motivo para una *protesta* y la regla 63.1 no se aplica.

PARTE 2

CUANDO LOS BARCOS SE ENCUENTRAN

*Las reglas de la Parte 2 se aplican entre barcos que navegan en o cerca de la zona de regatas y que tienen la intención de **regatear**, que están **en regata** o que han estado **en regata**. Sin embargo, un barco que no está **en regata** no será penalizado por infringir una de estas reglas, excepto la regla 22.1. Cuando un barco que navega bajo estas reglas se encuentra con una embarcación que no lo hace, deberá cumplir con el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar (RIPAM) o las disposiciones administrativas de derecho de paso. Sin embargo, una supuesta infracción de estas reglas no será motivo para una **protesta**, excepto que sea presentada por el comité de regatas o el comité de protestas. Si las instrucciones de regata así lo establecen, las reglas de la Parte 2 serán reemplazadas por las reglas de derecho de paso del RIPAM o por las disposiciones administrativas de derecho de paso.*

SECCIÓN A - DERECHO DE PASO

*Un barco tiene derecho de paso cuando otro barco esté obligado a **mantenerse separado** de aquel. Sin embargo, algunas reglas de las Secciones B, C y D limitan las acciones de un barco con derecho de paso.*

10 EN BORDADAS OPUESTAS

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

11 EN LA MISMA BORDADA, COMPROMETIDOS

*Cuando los barcos están en la misma **bordada** y **comprometidos**, un barco de **barlovento** se mantendrá separado de un barco de **sotavento**.*

12 EN LA MISMA BORDADA, NO COMPROMETIDOS

*Cuando los barcos están en la misma **bordada** y **no comprometidos**, un barco **libre a popa** se mantendrá separado de un barco **libre a proa**.*

13 VIRANDO POR AVANTE

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

SECCIÓN B - LIMITACIONES GENERALES

14 EVITAR CONTACTOS

Si ello es razonablemente posible, un barco deberá evitar un contacto con otro barco. Sin embargo, un barco con derecho de paso o un barco con derecho a *espacio*:

- (a) no necesita actuar para evitar un contacto hasta que sea evidente que el otro barco no se *mantiene separado* o no está dando *espacio*, y
- (b) no será penalizado en base a esta regla a menos que haya un contacto que cause un daño o una lesión.

15 ADQUIRIR DERECHO DE PASO

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

16 ALTERAR EL RUMBO

16.1 Cuando un barco con derecho de paso altera su rumbo, dará al otro barco *espacio* para *mantenerse separado*

16.2 Además, cuando después de su señal de salida un barco *amurado a babor* se está *manteniendo separado* navegando para pasar por la popa de un barco *amurado a estribor*, el barco *amurado a estribor* no cambiará de rumbo si como resultado el barco *amurado a babor* se viera inmediatamente en la necesidad de cambiar de rumbo para continuar *manteniéndose separado*

17 EN LA MISMA BORDADA; RUMBO DEBIDO

17.1 Si un barco *libre a popa* queda *comprometido* dentro de dos de sus esloras de casco por *sotavento* de un barco que esté en su misma bordada, no navegará más al viento que su *rumbo debido* mientras sigan *comprometidos* dentro de esa distancia, a menos que al hacerlo navegue con prontitud por detrás del otro barco. Esta regla no se aplica si el *compromiso* comienza mientras el barco de *barlovento* está obligado bajo la regla 13 a *mantenerse separado*.

17.2 Excepto en un tramo de ceñida, mientras un barco está a menos de dos de sus esloras de casco de un barco de *sotavento*, o de un barco *libre a popa* gobernando a un rumbo hacia *sotavento* de él, no navegará más arribado que su *rumbo debido* a menos que trasluche.

SECCIÓN C - EN BALIZAS Y OBSTÁCULOS

En la medida en que una regla de la Sección C entre en conflicto con una regla de las Secciones A y B, prevalece la regla de la Sección C.

18 **RODEAR Y PASAR BALIZAS Y OBSTÁCULOS**

*En la regla 18, **espacio** es el necesario para que un barco interior rodee o pase entre un barco exterior y la **baliza** u **obstáculo**, incluyendo el **espacio** para virar por adelante o trasluchar cuando alguna de estas acciones forme parte normal de la maniobra.*

18.1 **Cuándo se aplica esta Regla**

La regla 18 se aplica cuando los barcos están a punto de rodear o pasar una *baliza* que están obligados a dejar por la misma banda, o un *obstáculo* por el mismo lado hasta que lo han pasado. Sin embargo, la regla no se aplica:

- (a) en una *baliza* de salida rodeada de agua navegable o su cabo de fondeo, desde el momento en que los barcos se acercan a ellos para *salir* hasta que los hayan pasado, o
- (b) mientras los barcos estén en *bordadas* opuestas ya cuando están en un tramo de *ceñida*, ya cuando el *rumbo debido* para que uno de ellos pero no ambos, rodee o pase la *baliza* u *obstáculo* sea virar por adelante.

18.2 **Dar Espacio; Mantenerse Separado**

- (a) COMPROMETIDOS – REGLA BÁSICA

Cuando los barcos están *comprometidos* el barco exterior dará *espacio* al barco interior para rodear o pasar la *baliza* u *obstáculo*, y si es el barco interior quien tiene derecho de paso, el barco exterior deberá además *mantenerse separado*. Otros apartados de la regla 18 prevén excepciones a esta regla.

- (b) COMPROMETIDOS EN LA ZONA

Si los barcos estaban *comprometidos* antes de que uno de ellos alcanzara la *zona de dos esloras* y el *compromiso* se rompe después de que uno de ellos la haya alcanzado, el barco que estaba en el exterior continuará dando *espacio* al otro. Si el barco exterior queda *libre a popa* o *comprometido* por el interior del otro barco, no tendrá derecho a *espacio* y deberá *mantenerse separado*.

(c) NO COMPROMETIDOS EN LA ZONA

Si un barco estaba *libre* a proa cuando alcanzó la *zona de dos esloras*, el barco *libre a popa* se mantendrá separado de allí en adelante. Si el barco *libre a popa* queda *comprometido* por el exterior del otro barco deberá también dar *espacio* al barco interior. Si el barco *libre a popa* queda *comprometido* por el interior del otro barco, no tendrá derecho a *espacio*. Si el barco que estaba *libre a proa* pasa más allá de proa al viento, la regla 18.2(c) deja de aplicarse y no se volverá a aplicar.

(d) ALTERAR EL RUMBO PARA RODEAR O PASAR

Cuando la regla 18 se aplica entre dos barcos después de la señal de salida y el barco con derecho de paso está alterando su rumbo para rodear o pasar una *baliza*, la regla 16 no se aplica entre dicho barco y el otro.

(e) DERECHOS RELATIVOS AL COMPROMISO

Si existe duda razonable acerca de si un barco quedó *comprometido* o rompió un *compromiso* a tiempo, se supondrá que no lo hizo. Si el barco exterior no puede dar *espacio* cuando comienza un *compromiso*, las reglas 18.2(a) y 18.2 (b) no se aplican.

18.3 Virar por Avante en una Baliza

Si dos barcos estaban aproximándose a una *baliza* en *bordadas* opuestas y uno de ellos viró por avante dentro de la *zona de dos esloras* cuando el otro podía pasar aquella sin virar por avante, la regla 18.2 no se aplica. El barco que viró por avante:

- (a) no obligará al otro barco a navegar más al viento que un rumbo de ceñida para evitarlo ni le impedirá que pase la *baliza*, y
- (b) dará *espacio* si el otro barco queda *comprometido* por su interior, en cuyo caso la regla 15 no se aplica.

18.4 Trasluchar

Cuando un barco con derecho de paso con *compromiso* interior tenga que trasluchar en una *baliza* u *obstáculo* para navegar a su *rumbo debido*, hasta que trasluche no se alejará de la *baliza* u *obstáculo* más que lo necesario para navegar a ese rumbo.

18.5 Pasar un Obstáculo Continuo

Cuando los barcos estén pasando un *obstáculo* continuo, las reglas 18.2 (b) y 18.2(c) no se aplican. Un barco *libre a popa* que obtenga un *compromiso* interior tiene derecho a *espacio* para pasar entre el otro barco y el *obstáculo* sólo si en el momento en que comienza el *compromiso* hay *espacio* para pasar. Si no lo hay, no tiene derecho a *espacio* y deberá *mantenerse separado*.

19 ESPACIO PARA VIRAR POR AVANTE EN UN OBSTÁCULO

19.1 Cuando un barco que navega en ceñida o más al viento se aproxima a un *obstáculo*, puede dar una voz pidiendo *espacio* para virar por avante y evitar a otro barco en la misma *bordada*. Sin embargo, no dará la voz a menos que la seguridad le exija hacer una alteración sustancial de rumbo para evitar el *obstáculo*. Antes de virar por avante dará al barco llamado tiempo para responder. El barco llamado responderá

- (a) virando por avante tan pronto como le sea posible, en cuyo caso el barco que dio la voz deberá también hacerlo tan pronto como le sea posible, o
- (b) contestando inmediatamente 'Vira', en cuyo caso el barco que dio la voz deberá virar por avante tan pronto como sea posible y el barco llamado le dará *espacio*; las reglas 10 y 13 no se aplican.

19.2 La regla 19.1 no se aplica en una *baliza* de salida rodeada de agua navegable o su cabo de fondeo desde el momento en que los barcos se acercan a ellos para *salir* hasta que los hayan pasado, ni en una *baliza* que el barco avisado puede pasar sin virar por avante. Cuando se aplica la regla 19.1, la regla 18 no es de aplicación.

SECCIÓN D - OTRAS REGLAS

Cuando las reglas 20 o 21 se aplican entre dos barcos, no se aplican las reglas de la Sección A.

20 ERRORES DE SALIDA; GIROS DE PENALIZACIÓN; DESPLAZARSE HACIA ATRÁS.

20.1 Un barco que, después de su señal de salida, navega hacia el lado de pre-salida de la línea de salida o de sus prolongaciones para *salir* o cumplir con la regla 30.1 se *mantendrá separado* de un barco que no lo hace hasta que esté enteramente en el lado de pre-salida.

20.2 Un barco que hace un giro de penalización, se *mantendrá separado* de uno que no lo hace.

20.3 Un barco que se desplaza hacia atrás colocando una vela a la contra se *mantendrá separado* de un barco que no lo hace.

21 VOLCADO, FONDEADO O VARADO; EN SALVAMENTO

De ser posible, un barco evitará a un barco volcado o que no ha recuperado el control después de haber volcado, o que está fondeado, varado, o tratando de ayudar a una embarcación o persona en peligro. Un barco está volcado cuando la perilla de su palo está en el agua.

22 INTERFERIR CON OTRO BARCO

22.1 Si ello es razonablemente posible, un barco que no está *en regata* no interferirá con un barco que lo está.

22.2 Un barco no alterará su rumbo si su único propósito es interferir con un barco que está haciendo un giro de penalización o que está en otro tramo o vuelta del recorrido.

PARTE 3

CONDUCCIÓN DE UNA REGATA

25 ANUNCIO, INSTRUCCIONES Y SEÑALES DE REGATA

El anuncio y las instrucciones de regata estarán a disposición de cada barco antes del comienzo de la regata. No se modificarán los significados de las señales visuales y acústicas definidas en Señales de Regata, excepto cuando se haga de conformidad con la regla 86.1 (b). Los significados de cualesquiera otras señales que puedan emplearse se definirán en las instrucciones de regata

26 SISTEMAS DE SALIDA

Se dará la salida de las pruebas usando las siguientes señales. Los tiempos se cronometrarán desde las señales visuales; la ausencia de una señal acústica no se tomará en cuenta.

<i>Señal</i>	<i>Bandera y señal acústica</i>	<i>Minutos antes de la señal de salida</i>
Atención	Bandera de clase; 1 sonido	5*
Preparación	P, I, Z, Z con I, o bandera negra; 1 sonido	4
Un-minuto	Bandera de preparación arriada; 1 sonido largo	1
Salida	Bandera de clase arriada; 1 sonido	0

* o conforme establezcan las instrucciones de regata.

La señal de atención para cada clase sucesiva se dará junto con o después de la señal de salida de la clase precedente.

La RFEV prescribe que como Bandera de Clase se usen las banderas y numerales incluidos en el Reglamento de Competiciones, excepto que en las regatas de match racing se estará a lo dispuesto en la regla C3.1 del RRV.

27 OTRAS ACCIONES DEL COMITÉ DE REGATAS PREVIAS A LA SEÑAL DE SALIDA

27.1 No más tarde de la señal de atención, el comité de regatas señalará, o de alguna otra manera designará, el recorrido a navegar si las instrucciones de regata no lo han indicado, y podrá reemplazar una señal de recorrido por otra y señalar que es obligatorio usar la flotación personal (largando la bandera Y con un sonido).

- 27.2** No más tarde de la señal de preparación, el comité de regatas podrá desplazar una *baliza* de salida y podrá aplicar la regla 30.
- 27.3** Antes de la señal de salida, el comité de regatas podrá *aplazar* (largando el gallardete GI, GI sobre H, o GI sobre A, con dos sonidos) o *anular* la prueba (largando las banderas N sobre H, o N sobre A, con tres sonidos) por cualquier motivo

28 NAVEGAR EL RECORRIDO

- 28.1** Un barco deberá *salir*, dejar cada *baliza* por el lado prescrito en el orden correcto, y *terminar*, de modo que un hilo que representara su estela después de *salir* y hasta *terminar*, al tensarlo, pase cada *baliza* por el lado prescrito y toque cada *baliza* que hay que rodear. Un barco puede corregir cualquier error para cumplir con esta regla. Después de *terminar*, un barco no necesita cruzar completamente la línea de llegada.
- 28.2** Un barco puede dejar por cualquier lado una *baliza* que no sea el principio, un límite o el final del tramo en que esté navegando. Sin embargo dejará una *baliza* de salida por el lado prescrito cuando el barco se acerca a la línea de salida desde el lado de pre-salida para *salir*.

29 LLAMADAS

29.1 Llamada Individual

Cuando al darse su señal de salida cualquier parte del casco, tripulación o equipo de un barco esté en el lado del recorrido de la línea de salida o éste deba cumplir con la regla 30.1, el comité de regatas mostrará con prontitud la bandera X con un sonido. La bandera se mostrará hasta que todos aquellos barcos estén completamente en el lado de pre-salida de la línea de salida o de sus prolongaciones y hayan cumplido con la regla 30.1 si se aplica, pero no más tarde de cuatro minutos después de la señal de salida o un minuto antes de la siguiente señal de salida, según lo que ocurra primero.

29.2 Llamada General

Cuando al darse la señal de salida el comité de regatas no puede identificar a barcos que estén en el lado del recorrido de la línea de salida o a los que se aplica la regla 30, o si ha habido un error en el procedimiento de salida, el comité de regatas puede dar una señal de llamada general (gallardete Primer Repetidor con dos sonidos). La señal de atención para una nueva salida de la clase llamada se dará un minuto después de arriar el Primer Repetidor (un sonido), y las salidas para las clases sucesivas se darán a continuación de la nueva salida.

30 PENALIZACIONES EN LA SALIDA

30.1 Regla de Contornear un Extremo

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

30.2 Regla de la Penalización del 20%

Cuando se ha izado la bandera Z, ninguna parte del casco, tripulación o equipo de un barco estará dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera *baliza* durante el minuto previo a su señal de salida. Si un barco infringe esta *regla* y es identificado, recibirá, sin audiencia, una penalización de puntuación del 20% calculada como se establece en la regla 44.3(c). El barco será penalizado incluso aunque se de una nueva salida a la prueba, ésta se vuelva a correr o sea reprogramada, pero no si es *aplazada* o *anulada* antes de darse la señal de salida.

30.3 Regla de la Bandera Negra

Cuando se ha izado una bandera negra, ninguna parte del casco, tripulación o equipo de un barco estará dentro del triángulo formado por los extremos de la línea de salida y la primera *baliza* durante el minuto previo a su señal de salida. Si un barco infringe esta *regla* y es identificado, será descalificado sin audiencia, incluso aunque se de una nueva salida a la prueba, ésta se vuelva a correr o sea reprogramada, pero no si es *aplazada* o *anulada* antes de darse la señal de salida. Si se da una llamada general o se *anula* la prueba después de la señal de salida, el comité de regatas mostrará su número de vela antes de la siguiente señal de atención para esa prueba, y si se vuelve a dar la salida a la prueba, o ésta se vuelve a correr, el barco no podrá participar en ella. Si lo hace, su descalificación no será excluida al calcular la puntuación de su serie. Cuando se aplique esta regla, no será de aplicación la regla 29.1.

31 TOCAR UNA BALIZA

31.1 Mientras esté *en regata*, un barco no tocará una *baliza* de salida antes de *salir*; o una *baliza* que indica el comienzo, un límite o el final del tramo del recorrido en el que el barco navega; o una *baliza* de llegada después de haber *terminado*.

31.2 Un barco que ha infringido la regla 31.1 puede, después de separarse claramente y tan pronto como sea posible de otros barcos, penalizarse haciendo con prontitud un giro incluyendo una virada por avante y una trasluchada. Cuando un barco se penaliza después de haber tocado una *baliza* de llegada, deberá regresar completamente al lado del recorrido de la línea antes de *terminar*. Sin embargo, si un barco ha adquirido una ventaja significativa en la prueba o la serie como consecuencia de tocar la *baliza*, su penalización deberá ser retirarse.

32 ACORTAR O ANULAR DESPUÉS DE LA SALIDA

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

- (a) debido a un error en el procedimiento de salida,
- (b) debido a mal tiempo,
- (c) debido a viento insuficiente que hace poco probable que cualquier barco *termine* dentro del tiempo límite,
- (d) debido a que una *baliza* se ha perdido o está fuera de posición, o
- (e) por cualquier otra razón que afecte directamente la seguridad o la equidad de la competición,

o puede acortar el recorrido para que puedan celebrarse otras pruebas programadas. Sin embargo, después que un barco haya navegado el recorrido y *terminado* dentro del tiempo límite prescrito, el comité de regatas no *anulará* la prueba sin considerar las consecuencias para todos los barcos en la prueba o serie.

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

- (a) en una *baliza* que hay que rodear, entre la *baliza* y una percha que arbole la bandera S;
- (b) en una línea que los barcos tienen que cruzar al final de cada vuelta, esa línea;
- (c) en una puerta, entre las *balizas* que limitan la puerta.

33 **CAMBIO DEL SIGUIENTE TRAMO DEL RECORRIDO**

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

- (a) Si se va a cambiar la dirección del tramo la señal consistirá en largar la bandera C con sonidos repetidos y, o bien
 - (1) el nuevo rumbo de compás, o bien
 - (2) una bandera o tabla triangular verde si el cambio es hacia estribor o una bandera o tabla rectangular roja si el cambio es hacia babor.
- (b) Si se va a cambiar la longitud del tramo, la señal consistirá en largar la bandera C con sonidos repetidos y un signo “-” si el tramo se va a acortar o un signo “+” si el tramo se va a alargar.
- (c) Para mantener la configuración del recorrido, se podrán cambiar los tramos siguientes sin hacer más señales.

34 **BALIZA PERDIDA**

Si una *baliza* se ha perdido o está fuera de posición, el comité de regatas deberá, cuando ello sea posible:

- (a) situarla en su posición correcta o sustituirla por una nueva de aspecto similar, o
- (b) sustituirla por un objeto que muestre la bandera M y hacer sonidos repetidos.

35 **TIEMPO LIMITE Y PUNTUACIONES**

Si un barco navega el recorrido como establece la regla 28.1 y *termina* dentro del tiempo límite, de haberlo, todos los barcos que *terminen* serán clasificados conforme a su posición de llegada, a menos que se *anule* la prueba. Si ningún barco *termina* dentro del tiempo límite, el comité de regatas *anulará* la prueba.

36 **PRUEBAS QUE DEBEN VOLVERSE A EMPEZAR O A CORRER**

Cuando se de una nueva salida a una prueba o ésta se vuelva a correr, las infracciones a las *reglas*, excepto a la regla 30.3, cometidas en la prueba original no impedirán participar a un barco o, excepto bajo las reglas 30.2, 30.3 o 69, no le causarán una penalización.

PARTE 4

OTROS REQUISITOS DURANTE LA REGATA

Las reglas de la Parte 4 sólo se aplican a barcos en regata.

40 FLOTACIÓN PERSONAL; ARNESES

- 40.1** Cuando se muestra la bandera Y con un sonido antes de o con la señal de atención, los participantes deberán usar chalecos salvavidas o alguna otra flotación personal adecuada. Los “trajes húmedos” o “secos” no constituyen flotación personal adecuada.
- 40.2** Un arnés para trapezio o para hacer banda deberá llevar un dispositivo que permita que, en cualquier momento durante su utilización, un participante pueda quedar libre del barco con rapidez.

Nota: Esta regla entra en vigor el 1 de Enero de 2006.

41 AYUDA EXTERNA

Un barco no recibirá ayuda externa de procedencia alguna, excepto

- (a) la ayuda prevista en la regla 1;
- (b) ayuda para un tripulante enfermo o lesionado;
- (c) después de una colisión, ayuda por parte de la tripulación del otro barco para quedar libre;
- (d) ayuda en forma de información libremente accesible a todos los barcos;
- (e) información que no haya sido solicitada y que proviene de una fuente desinteresada, que puede ser otro barco en la misma prueba.

42 PROPULSIÓN

42.1 Regla Básica

Excepto cuando ello está permitido por las reglas 42.3 o 45, un barco competirá usando sólo el viento y el agua para aumentar, mantener o reducir su velocidad. Sus tripulantes pueden ajustar el trimado de las velas y el asiento del casco, y realizar otros actos de buen hacer marinero. Aparte de eso no moverán sus cuerpos para propulsar el barco.

42.2 Acciones Prohibidas

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

- (a) bombeo (“pumping”): abaniqueo repetido de cualquier vela ya sea cazando y lascando o mediante movimientos corporales verticales o hacia dentro y fuera del barco;
- (b) balanceo (“rocking”): repetidos balanceos laterales del barco, inducidos por
 - (1) movimientos corporales,
 - (2) ajuste repetido de las velas o de la orza, o
 - (3) el gobierno del barco;
- (c) envi6n (“ooching”): repentino movimiento hacia adelante del cuerpo, detenido bruscamente;
- (d) remada (“sculling”): movimientos repetidos del tim6n que, o bien sean violentos, o bien impulsen el barco hacia delante o impidan que se desplace hacia atr6s;
- (e) repetidas viradas por avante o trasluchadas no relacionadas con cambios del viento ni con consideraciones t6cticas

42.3 Excepciones

- (a) Se puede balancear lateralmente un barco para facilitar su gobierno.
- (b) Los tripulantes de un barco pueden mover sus cuerpos para exagerar el balanceo que facilita el gobierno del barco durante una virada por avante o una trasluchada, a condici6n que, inmediatamente despu6s de completar la virada por avante o la trasluchada, la velocidad del barco no sea mayor que la que tendr6a en ausencia de la virada por avante o trasluchada.
- (c) Excepto en ceñida, cuando es posible hacer “surfing” (acelerar r6pidamente bajando por el lado de sotavento de una ola) o planear, los tripulantes del barco pueden tirar de la escota y de la braza que controlan cualquier vela para iniciar el planeo o el “surfing”, pero s6lo una vez por cada ola o racha de viento.
- (d) Cuando un barco est6 m6s al viento que su rumbo de ceñida y, o est6 parado o est6 movi6ndose lentamente, puede mover el tim6n repetidamente para volver a un rumbo de ceñida.

- (e) Un barco puede reducir su velocidad moviendo repetidamente el timón.
- (f) Puede usarse cualquier medio de propulsión para ayudar a una persona o a otra embarcación en peligro.
- (g) Para liberarse después de varar, o de colisionar con otro barco u objeto, un barco puede usar la fuerza aplicada por los tripulantes de cualquiera de ambos barcos y cualquier dispositivo distinto de un motor propulsor.

Nota: Las interpretaciones a la regla 42 están disponibles en la página Web de la ISAF (www.sailing.org) o por correo previa solicitud.

43 VESTIMENTA Y DE UN PARTICIPANTE

- 43.1**
- (a) Los participantes no usarán ni llevarán vestimenta o equipamiento cuyo objetivo sea aumentar su peso.
 - (b) Además, la vestimenta y equipamiento de un tripulante no deberán pesar más de 8 kilogramos, excluyendo un arnés para trapecio o para hacer banda y la vestimenta (incluido el calzado) que se lleve por debajo de la rodilla. Las reglas de clase o las instrucciones de regata pueden especificar un peso menor o un peso mayor hasta 10 kilogramos. Las reglas de la clase pueden incluir dentro de ese peso calzado u otra prenda que se lleve por debajo de la rodilla. Un arnés para trapecio o para hacer banda deberá tener flotabilidad positiva y no deberá pesar más de 2 kilogramos, excepto que las reglas de clase pueden especificar un peso mayor hasta 4 kilogramos. Los pesos se determinarán según se establece en el Apéndice H.
 - (c) Cuando un medidor encargado del pesaje de vestimenta y equipamiento cree que un participante puede haber infringido las reglas 43.1(a) o 43.1 (b) deberá informar del asunto al comité de regatas por escrito, quien protestará al barco de dicho participante.
- 43.2** La regla 43.1 (b) no se aplicará a barcos a los que se exige estar equipados con pasamanos.

44 PENALIZACIONES POR INFRINGIR REGLAS DE LA PARTE 2

44.1 Penalizarse

Un barco que puede haber infringido una regla de la Parte 2 mientras está *en regata* puede penalizarse en el momento del incidente. La penalización será una Penalización de Dos Giros a menos que las instrucciones de regata establezcan el uso de la Penalización de Puntuación o alguna otra. Sin embargo, si ha causado lesión o daños de consideración o si ha obtenido una ventaja significativa en la prueba o serie como consecuencia de su infracción, su penalización deberá ser retirarse.

44.2 Penalización de Dos Giros

Después de separarse claramente de otros barcos tan pronto como pueda después del incidente, un barco hace una Penalización de Dos Giros efectuando con prontitud dos giros en la misma dirección, incluyendo dos viradas por avante y dos trasluchadas. Cuando un barco se penaliza en o cerca de la línea de llegada, deberá regresar completamente al lado del recorrido de la línea antes de *terminar*.

44.3 Penalización de Puntuación

- (a) Un barco acepta una Penalización de Puntuación mostrando una bandera amarilla en la primera oportunidad razonable después del incidente, manteniéndola visible hasta *terminar*, y llamando la atención del comité de regatas hacia ella en la línea de llegada. En ese momento informará también al comité de regatas acerca de la identidad del otro barco involucrado en el incidente. Si esto no es posible, lo hará en la primera oportunidad razonable dentro del tiempo límite establecido para las *protestas*.
- (b) Un barco que muestra una bandera amarilla cumplirá también con las demás partes de la regla 44.3(a).
- (c) La puntuación de penalización del barco será la puntuación del puesto correspondiente a su puesto de llegada real más el número de puestos establecido en las instrucciones de regata, excepto que no se le podrá dar una puntuación peor que la correspondiente a 'No terminado' (DNF). Cuando las instrucciones de regata no establecen el número de puestos, ese número será el número entero (redondeando 0.5 hacia arriba) más cercano al 20% del número de barcos inscritos. Las puntuaciones de los demás barcos no se cambiarán; por lo tanto dos barcos pueden recibir la misma puntuación.

44.4 Límites a las Penalizaciones

- (a) Cuando un barco pretende penalizarse como está previsto en la regla 44.1 y en el mismo incidente ha tocado una *baliza*, no necesita hacer la penalización establecida en la regla 31.2.
- (b) Un barco que efectúa una penalización no será penalizado adicionalmente por el mismo incidente a menos que no se haya retirado cuando la regla 44.1 requería que lo hiciera

45 SACAR A TIERRA; AMARRAR; FONDEAR

Un barco deberá estar a flote y libre de sus amarras al darse su señal de preparación. Después, no podrá ser sacado a tierra ni amarrado, excepto para achicarlo, tomar rizos o reparar. Puede fondear o tener a un tripulante haciendo fondo. El barco deberá recobrar el ancla antes de continuar en la prueba a menos que no pueda hacerlo.

46 RESPONSABLE

Un barco deberá tener a bordo un responsable designado por la persona u organización que inscribió al barco. Véase la regla 75.

47 LIMITACIONES AL EQUIPO Y TRIPULACIÓN

47.1 Un barco participará sólo con el equipo que esté a bordo en el momento de su señal de preparación.

47.2 Nadie que esté a bordo de un barco puede desembarcar intencionadamente, salvo por causa de enfermedad o lesión, o para ayudar a otra persona o barco en peligro, o para nadar. Sin embargo, una persona que desembarque por causa de accidente o para nadar deberá embarcar de nuevo antes que el barco continúe la prueba.

48 SEÑALES DE NIEBLA Y LUCES

Cuando la seguridad así lo exija, cada barco deberá hacer señales acústicas de niebla y mostrar luces según establece el *Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar* o las disposiciones administrativas aplicables.

49 POSICIÓN DE LOS TRIPULANTES

49.1 Los participantes no usarán dispositivo alguno diseñado para proyectar sus cuerpos por fuera de la borda, aparte de las cinchas para hacer banda y de los refuerzos que se lleven por debajo de los muslos.

49.2 Cuando las reglas de clase o las instrucciones de regata exijan el uso de pasamanos, estos estarán tensos y los participantes no situarán parte alguna de sus torsos fuera de ellos, excepto brevemente para realizar alguna tarea necesaria. En barcos equipados con pasamanos superiores e inferiores de cable, un participante sentado en cubierta mirando hacia afuera con su cintura dentro del pasamanos inferior puede tener la parte superior de su cuerpo fuera del pasamanos superior.

50 ENVERGADO Y CAZADO DE VELAS

50.1 Cambio de Velas

Al cambiar velas de proa o spinnakers, puede darse y trimarse completamente una vela de reemplazo antes de arriar la vela reemplazada. Sin embargo, sólo portará a la vez una vela mayor, y excepto al hacer un cambio, solamente un spinnaker.

50.2 Tangones

Sólo se usará un tangón de spinnaker o de alguna otra vela a la vez excepto al trasluchar. Cuando un tangón esté en uso, deberá estar hecho firme al palo de más a proa.

50.3 Uso de Arbotantes

- (a) No se llevará la escota de ninguna vela cazada sobre o a través de un arbotante, excepto según lo permitido en la regla 50.3 (b) o 50.3(c). Un arbotante es cualquier herraje u otro dispositivo situado de modo que pueda ejercer una presión hacia el exterior 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 amuradas, los raíles y los cintones de regala no forman parte del casco ni de la cubierta. Lo siguiente no son arbotantes: un bauprés usado para afirmar el puño de amura de una vela de trabajo, un soporte saliente usado para pasar la escota de la botavara de una vela de trabajo, ni la botavara de una vela de proa que no requiera de ajuste al virar por adelante.
- (b) Se puede cazar la escota de cualquier vela a, o guiar por encima de, una botavara usada normalmente para una vela de trabajo y hecha firme permanentemente al palo en el cual se establece el puño de driza de la vela de trabajo.

- (c) Se puede cazar la escota de una vela de proa, o unirla por su puño de escota, a un tangón, a condición de que no se tenga un spinnaker establecido.

50.4 Velas de Proa

La diferencia entre una vela de proa y un spinnaker es que la anchura a media altura de aquella, medida entre los puntos medios de su grátil y su baluma, no excede del 50% de la longitud de su pujamen, y en la cual ninguna otra anchura intermedia excede de un porcentaje análogamente proporcional a su distancia desde el puño de driza de la vela.

51 LASTRE MÓVIL

Todo el lastre móvil deberá estar adecuadamente estibado, y el agua, el peso muerto y el lastre no podrán moverse con la finalidad de modificar el asiento o la estabilidad. Los enjaretados de la bañera, mamparos, puertas, escaleras y los depósitos de agua se mantendrán en su posición y todas las instalaciones de la cabina estarán a bordo.

52 FUERZA MANUAL

La jarcia fija, la jarcia de labor, las perchas y los apéndices accesorios móviles del casco de un barco serán ajustados y trabajados solamente mediante fuerza manual.

53 FRICCIÓN SUPERFICIAL

Un barco no soltará ni desprenderá una sustancia, tal como un polímero, ni tendrá superficies especialmente texturadas que pudieran mejorar el carácter del flujo de agua dentro de la capa límite.

54 ESTAYES DE PROA Y PUÑOS DE AMURA DE FOQUES

Los estayes de proa y los puños de amura de los foques se harán firmes aproximadamente en la línea de crujía del barco, a excepción de los de los foques volantes que se izan bajo el spinnaker cuando el barco no navega en ceñida.

PARTE 5

PROTESTAS, REPARACIONES, AUDIENCIAS, MAL COMPORTAMIENTO Y APELACIONES

SECCIÓN A - PROTESTAS; REPARACIONES; ACCIÓN POR LA REGLA 69

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

60.1 Un barco puede:

- (a) protestar contra otro barco, pero no por una supuesta infracción de una regla de la Parte 2 a menos que el que protesta haya estado implicado en el incidente o lo presenció; o
- (b) solicitar una reparación.

60.2 Un comité de regatas puede:

- (a) protestar contra un barco, pero no como resultado del informe de una *parte interesada*, o de la información contenida en una *protesta* inválida o en una solicitud de reparación;
- (b) solicitar una reparación para un barco; o
- (c) hacer un informe al comité de protestas solicitando que actúe según la regla 69.1(a).

60.3 Un comité de protestas puede:

- (a) protestar a un barco, pero no como resultado del informe de una *parte interesada* ni de la información contenida en una *protesta* inválida o en una solicitud de reparación. Sin embargo, puede protestar a un barco
 - (1) si llega a su conocimiento que dicho barco ha estado implicado en un incidente que pudiera haber originado una lesión o un daño de consideración, o
 - (2) si durante la audiencia de una *protesta* válida llega a su conocimiento que ese barco, aunque no sea *parte* en esa audiencia, estuvo implicado en el incidente y pudo haber infringido una *regla*.
- (b) convocar una audiencia para considerar conceder una reparación; o
- (c) actuar según la regla 69.1(a).

61 REQUISITOS PARA UNA PROTESTA

61.1 Informar al Protestado

- (a) Un barco que tiene la intención de *protestar* deberá informar de ello al otro barco en la primera oportunidad razonable. Cuando su *protesta* se refiera a un incidente que se produjo en la zona de regatas en el que está involucrado o ha visto, deberá dar una voz de “Protesto” y mostrar de manera ostensible una bandera roja, ambas acciones en la primera oportunidad razonable para cada una de ellas. Deberá mostrar la bandera hasta que deje de estar *en regata*. Sin embargo,
- (1) si el otro barco está más allá del alcance de la voz, el barco que protesta no necesita dar la voz pero deberá informar al otro barco en la primera oportunidad razonable;
 - (2) si la eslora de casco del barco que protesta es inferior a 6 metros, no necesita mostrar la bandera roja;
 - (3) si del incidente resultan un daño o una lesión que sean evidentes para los barcos implicados y uno de ellos tiene la intención de protestar, no se le aplicará lo exigido por esta regla, pero intentará informar al otro barco dentro del tiempo límite determinado por la regla 61.3.
- (b) Un comité de regatas o un comité de protestas que tiene la intención de protestar a un barco deberá informarle tan pronto como sea razonablemente posible. Sin embargo, si la *protesta* surge por un incidente que el comité ha observado en la zona de regata deberá informarle dentro del tiempo límite determinado por la regla 61.3.
- (c) Si el comité de protestas decide protestar a un barco por la regla 60.3 (a) (2), deberá informarle de ello tan pronto como sea razonablemente posible, cerrar la audiencia en curso, proceder de acuerdo con lo exigido por las reglas 61.2 y 63, y celebrar una audiencia conjunta de la *protesta* original y la nueva *protesta*.

61.2 Contenido de una Protesta

Una *protesta* se presentará por escrito e identificará:

- (a) al protestante y al protestado;
- (b) el incidente, incluido dónde y cuándo ocurrió;

- (c) cualquier *regla* que el protestante crea que se infringió; y
- (d) el nombre del representante del protestante.

Sin embargo, si se cumple con lo que exige el apartado (b), lo exigido en el (a) se puede cumplir en cualquier momento antes de la audiencia, y lo exigido en los apartados (c) y (d) se puede cumplir antes de o durante la audiencia.

La RFEV prescribe que se utilice el formulario recogido en el RRV , que será proporcionado por la Autoridad Organizadora.

61.3 Tiempo Límite para Protestar

Una *protesta* de un barco, o una *protesta* del comité de regatas o del comité de protestas respecto de un incidente que el comité haya observado en la zona de regatas, será entregada en la oficina de regatas no más tarde del tiempo límite establecido en las instrucciones de regata. Si no se indica ninguno, el tiempo límite será dos horas después de que *termine* el último barco de la prueba. Otras *protestas* del comité de regatas o de protestas serán entregadas en la oficina de regatas dentro de las dos horas posteriores a la recepción por el comité de la información relevante. El comité de protestas ampliará el tiempo límite cuando haya una buena razón para hacerlo.

62 REPARACIÓN

62.1 Una solicitud de reparación o la decisión de un comité de protestas de tomar en consideración una reparación se basará en la reclamación o en la posibilidad de que la puntuación de un barco en una prueba o en una serie ha sido significativamente perjudicado sin ninguna culpa por su parte por:

- (a) una omisión o acción inadecuada del comité de regatas, del comité de protestas o de la autoridad organizadora;
- (b) lesión o daño físico debido a la acción de otro barco que estaba infringiendo una regla de la Parte 2 o de una embarcación que no está *en regata* que tenía que haberse mantenido separada,
- (c) prestar ayuda (excepto a sí mismo o a su tripulación) según la regla 1.1; o
- (d) un barco contra el cual se ha impuesto una penalización según la regla 2 o contra el cual se ha tomado acción disciplinaria según la regla 69.1 (b).

- 62.2** La solicitud se hará por escrito dentro del tiempo límite de la regla 61.3 o dentro de las dos horas siguientes al incidente en cuestión, según lo que sea más tarde. El comité de protestas ampliará el tiempo si hay una buena razón hacerlo. No se requiere bandera de protesta.

SECCIÓN B - AUDIENCIAS Y RESOLUCIONES

63 AUDIENCIAS

63.1 Exigencia de una Audiencia

Un barco o participante no será penalizado sin una audiencia, excepto según lo previsto en las reglas 30.2, 30.3, 67, 69, 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 a la oficina de regatas a menos que permita que se retire una protesta o solicitud reparación.

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

Se notificará a todas las *partes* la hora y lugar de la misma, se pondrá a su disposición la información referente a 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*, o un representante de cada una de ellas, tienen derecho a estar presentes durante la presentación de toda la evidencia. Cuando una *protesta* alegue una infracción de una regla de las Partes 2, 3 o 4, los representantes de los barcos tendrán que haber estado a bordo en el momento del incidente, a menos que haya una buena razón para que el comité de protestas decida otra cosa. Todos los testigos, a menos que se trate de un miembro del comité de protestas, serán excluidos excepto cuando presenten su testimonio.
- (b) Si una *parte* no acude a la audiencia el comité de protestas puede resolver la *protesta* o solicitud de reparación. Si esta ausencia ha sido inevitable, el comité puede reabrir la audiencia.

63.4 Parte Interesada

Un miembro del comité de protestas que es *parte interesada* no tomará parte en la audiencia pero puede comparecer como testigo. Una *parte* que cree que un miembro del comité de protestas es *parte interesada* deberá objetarlo tan pronto como sea posible.

63.5 Validez de la Protesta o de la Solicitud de Reparación

Al comienzo de la audiencia el comité de protestas decidirá si se han cumplido todos los requisitos para la *protesta* o solicitud de reparación después de haber tomado primero toda la evidencia que considere necesaria. Si se han cumplido todos los requisitos, la *protesta* o solicitud es válida y se continuará con la audiencia. En caso contrario, se cerrará. Si se ha presentado la protesta en base a la regla 60.3(a)(1), el comité de protestas determinará también si del incidente en cuestión se ha derivado una lesión o un daño de consideración. En caso contrario, la audiencia se cerrará.

63.6 Presentación de la Evidencia y Determinación de los Hechos Probados

El comité de protestas recibirá las declaraciones de las *partes* y de sus testigos y practicará cualquier otra prueba que considere necesaria. Un miembro del comité de protestas que haya visto el incidente puede dar su testimonio. Una *parte* puede interrogar a cualquier persona que testifique. El comité deberá entonces determinar los hechos probados y basar su resolución en ellos.

63.7 Conflicto entre Reglas

Si existe un conflicto entre una *regla* del anuncio de regata y una de las instrucciones de regata que deba resolverse antes de que el comité de protestas pueda decidir una *protesta* o una solicitud de reparación, el comité aplicará la *regla* que, en su opinión, proporcione el resultado más equitativo para todos los barcos afectados.

63.8 Protestas Entre Barcos en Regatas Diferentes

Una *protesta* entre barcos que participan en regatas diferentes dirigidas por autoridades organizadoras diferentes será resuelta por un comité de protestas aceptado por esas autoridades organizadoras.

64 RESOLUCIONES

64.1 Penalizaciones y Exoneración

- (a) Cuando el comité de protestas decida que un barco que es *parte* en una audiencia de protesta ha infringido una *regla*, lo descalificará a menos que otro tipo de penalización sea de aplicación. Se impondrá una penalización tanto si la *regla* aplicable ha sido mencionada en la *protesta* como si no.

- (b) Cuando como consecuencia de la infracción de una *regla*, un barco haya obligado a otro barco a infringir una *regla*, la regla 64.1(a) no se aplica a éste y será exonerado.
- (c) Si un barco ha infringido una *regla* cuando no está *en regata*, su penalización se aplicará a la prueba efectuada más próxima en el tiempo al momento del incidente.

64.2 Resoluciones sobre Reparaciones

Cuando el comité de protestas decide que un barco tiene derecho a reparación según la regla 62, hará un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados, tanto si han solicitado reparación como si no. Este arreglo puede consistir en ajustar las puntuaciones (véase la regla A10 para algunos ejemplos) o los tiempos de llegada de los barcos, en *anular* la prueba, en mantener los resultados, o en hacer algún otro arreglo. Cuando haya dudas acerca de los hechos probados o de los probables resultados de cualquier arreglo para la prueba o la serie, especialmente antes de *anular* la prueba, el comité de protestas tomará evidencia de fuentes adecuadas.

64.3 Resoluciones relacionadas con Reglas de Medición

- (a) Si el comité de protestas encuentra que las desviaciones mayores que las tolerancias especificadas en las reglas de la clase fueron causadas por el desgaste normal o por daños y no mejoran el rendimiento del barco, no lo penalizará. Sin embargo, el barco no *regateará* de nuevo hasta que se hayan corregido las desviaciones excepto cuando el comité de protestas decida que no ha habido oportunidad razonable para hacerlo.
- (b) Si el comité de protestas tiene dudas acerca del significado de una regla de medición, trasladará sus preguntas, junto con los hechos relevantes, a una autoridad que sea responsable de interpretar la regla. Al resolver, el comité se regirá por la respuesta de la autoridad.

La RFEV prescribe que es “autoridad responsable” el Medidor de la regata. En caso de no haberlo lo designará el Presidente del Comité de Medición de la RFEV.

- (c) Si un barco descalificado por una regla de medición declara por escrito que tiene la intención de apelar, podrá participar en pruebas posteriores siempre que no haga cambios en el barco, pero será descalificado si no apela o si pierde la apelación.

- (d) Los costos causados por una *protesta* relacionada con una regla de medición serán pagados por la *parte* que no tenga éxito, a menos que el comité de protestas decida otra cosa.

La RFEV prescribe que:

- 1.- Todas las protestas de medición serán acompañadas del depósito de una cantidad para cubrir los gastos que pueda generar la protesta, requisito sin el cual no serán admitidas a trámite.

La cantidad a depositar se establecerá en el Reglamento de Competiciones.

- 2.- El depósito será devuelto al que protesta en caso de que la protesta sea declarada inválida o cuando resulte una infracción penalizada. En el caso previsto en la regla 64.3(a), los costes de la medición serán pagados por mitades entre el barco que protesta y el protestado.

65 INFORMAR A LAS PARTES Y A OTROS

65.1 Después de resolver, el comité de protestas informará con prontitud a las *partes* acerca de los hechos probados, las *reglas* aplicables, la resolución, las razones en que se funda, y cualesquiera penalizaciones impuestas o reparaciones concedidas.

65.2 Una *parte* tiene derecho a recibir la información precedente por escrito, a condición de que así lo solicite de igual manera al comité de protestas dentro de los siete días a contar desde la notificación de la resolución. El comité deberá entonces proporcionar con prontitud la información incluyendo, cuando sea relevante, un esquema del incidente preparado o refrendado por el comité.

La RFEV prescribe que el Comité de Protestas, deberá entregar la resolución por escrito en el plazo máximo de quince días naturales a contar desde aquel en que se recibió la petición.

65.3 Cuando el comité de protestas penaliza a un barco por una regla de medición, enviará la información arriba mencionada a las autoridades de medición correspondientes.

66 REAPERTURA DE UNA AUDIENCIA

El comité de protestas podrá reabrir una audiencia cuando decida que puede haber cometido un error importante, o cuando se dispone de nueva evidencia importante dentro de un tiempo razonable. Deberá reabrir una audiencia cuando así lo requiera la autoridad nacional conforme a la regla F5. Una *parte* puede

solicitar una reapertura dentro de las 24 horas siguientes a la resolución. Cuando se reabre una audiencia, la mayoría de los miembros del comité de protestas deberán ser, si ello es posible, miembros del comité de protestas original.

67 REGLA 42 Y REQUISITO DE UNA AUDIENCIA

Cuando así lo establezcan las instrucciones de regata, el comité de protestas puede penalizar sin audiencia a un barco que ha infringido la regla 42, a condición de que un miembro del comité o un observador designado por el comité haya presenciado el incidente, y una descalificación bajo esta *regla* no se excluirá de la puntuación de la serie de un barco. Un barco penalizado de este modo, será informado en los resultados de la prueba.

68 DAÑOS

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

SECCIÓN C - GRAVE MAL COMPORTAMIENTO

69 INFORMES DE GRAVE MAL COMPORTAMIENTO

69.1 Acción por un Comité de Protestas

(a) Si un comité de protestas, por propia observación o por un informe recibido sea cual fuere su procedencia, cree que un participante puede haber cometido una grave infracción a una *regla*, o una grave falta contra los buenos modales o la deportividad, o desprestigiado el deporte, puede convocar una audiencia. El comité de protestas informará al participante con prontitud y por escrito acerca del mal comportamiento que se le atribuye, y de la hora y lugar de la audiencia.

(b) La audiencia será realizada por un comité de protestas compuesto al menos de tres miembros, como se establece en las reglas 63.2, 63.3, 63.4 y 63.6. Si entonces determina que el participante cometió el mal comportamiento atribuido, deberá:

- (1) amonestar al participante; o
- (2) imponer una penalización excluyendo al participante, y cuando ello sea apropiado, descalificando al barco, de una prueba o de las restantes pruebas de la serie o de la serie completa, o tomar cualquier otra acción dentro de la jurisdicción del comité. Una descalificación por esta regla no se excluirá de la puntuación de la serie de un barco.

- (c) El comité de protestas informará con prontitud acerca de cualquier penalización impuesta, pero no de una amonestación, a la autoridad nacional de la sede de la regata, a la del participante y a la del propietario del barco.
- (d) Si hay una buena razón por la que el participante no acuda a la audiencia, el comité de protestas la aplazará. Sin embargo, si el participante ha abandonado el evento y como consecuencia es razonable pensar que no vaya a acudir a la audiencia, el comité de protestas no la celebrará. En su lugar, recogerá toda la información disponible y, si las imputaciones parecen justificadas, presentará un informe ante las autoridades nacionales relevantes.
- (e) Cuando ya no estuviera disponible el comité de protestas y se reciba un informe de mal comportamiento, el comité de regatas o la autoridad organizadora pueden designar un nuevo comité de protestas para actuar según esta regla.

69.2 Acción por una Autoridad Nacional

- (a) Cuando una autoridad nacional reciba un informe según las reglas 69.1(c) o 69.1(d), o un informe que atribuya una grave infracción de una *regla*, o una grave falta contra los buenos modales o la deportividad o un informe que atribuya una conducta que desprestigie el deporte, puede llevar a cabo una investigación y, cuando proceda, una audiencia. Entonces podrá adoptar la acción disciplinaria que considere apropiada contra el participante o barco, o contra cualquier otra persona involucrada, incluyendo la suspensión de la elegibilidad, permanente o temporalmente, para participar en cualquier evento que se celebre en su jurisdicción, y la suspensión de la elegibilidad de la ISAF de acuerdo con la Reglamentación 19 de la ISAF.
- (b) La autoridad nacional de un participante también suspenderá la elegibilidad de la ISAF del participante, como lo requiere la Reglamentación 19 de la ISAF
- (c) La autoridad nacional informará con prontitud acerca de una suspensión de elegibilidad según la regla 69.2(a) a la ISAF, y a las autoridades nacionales de la persona suspendida, o del propietario del barco suspendido, si no son miembros de la autoridad nacional que suspende.

69.3 Acción por la ISAF

Al recibir un informe como exige la regla 69.2(c) o la Reglamentación 19, la ISAF informará a todas las autoridades nacionales, quienes también pueden suspender la elegibilidad para eventos bajo su jurisdicción. El Comité Ejecutivo de la ISAF suspenderá la elegibilidad de la ISAF del participante como exige la Reglamentación 19 si no lo hace la autoridad nacional del participante.

SECCIÓN D - APELACIONES

70 APELACIONES; CONFIRMACIÓN O RECTIFICACION DE RESOLUCIONES; INTERPRETACIONES DE LAS REGLAS

70.1 A condición que el derecho de apelación no haya sido denegado según la regla 70.4, una *parte* en una audiencia puede apelar la resolución de un comité de protestas o el procedimiento que ha seguido, pero no los hechos probados, ante la autoridad nacional de la sede.

70.2 Un comité de protestas puede solicitar confirmación o rectificación de su resolución.

70.3 Un club u otra organización afiliada a una autoridad nacional puede solicitar una interpretación de las *reglas*, a condición de que no esté involucrada ninguna *protesta* o solicitud de reparación que pueda ser apelada. Esta interpretación no será utilizada para modificar una decisión anterior de un comité de protestas.

70.4 No se podrán apelar las resoluciones de un jurado internacional constituido conforme al Apéndice N. Además, si el anuncio y las instrucciones de regata así lo establecen, puede denegarse el derecho de apelación a condición que:

- (a) sea esencial determinar con prontitud el resultado de una regata que clasificará a un barco para participar en una etapa posterior de un evento o en un evento ulterior (una autoridad nacional puede prescribir que se requiere su aprobación para tal procedimiento),
- (b) una autoridad nacional así lo autorice para un evento determinado abierto sólo para inscritos bajo su propia jurisdicción, o
- (c) una autoridad nacional así lo autorice para un evento determinado, después de consultar con la ISAF, a condición que el comité de protestas esté constituido de acuerdo con el Apéndice N, excepto que sólo dos de sus miembros precisan ser Jueces Internacionales.

La RFEV prescribe que para suprimir el derecho de apelación, se precisa solicitar y obtener la oportuna autorización por escrito de la RFEV, que será expuesta en el TOA durante la competición.

70.5 Las apelaciones y solicitudes se harán conforme al Apéndice F.

71 RESOLUCIONES

71.1 Ninguna *parte interesada* ni miembro del comité de protestas podrá tomar parte alguna en la discusión o resolución de una apelación, de una solicitud de confirmación o de rectificación.

71.2 La autoridad nacional puede confirmar, cambiar o dejar sin efecto la resolución de un comité de protestas, declarar la *protesta* o solicitud de reparación inválida, o devolver la *protesta* o la solicitud para que el mismo comité de protestas u otro reabra la audiencia o celebre una nueva audiencia adoptando una nueva resolución.

71.3 Cuando de los hechos probados determinados por el comité de protestas la autoridad nacional decide que un barco que fue *parte* infringió una *regla*, lo penalizará, independientemente del hecho de que ese barco o esa *regla* hayan sido mencionados en la resolución del comité de protestas.

71.4 La resolución de la autoridad nacional será definitiva. La autoridad nacional enviará su resolución por escrito a todas las *partes* y al comité de protestas, quienes quedarán obligados por ella.

PARTE 6

INSCRIPCIÓN Y CALIFICACIÓN

75 INSCRIBIRSE EN UNA REGATA

75.1 Para inscribirse en una regata, un barco deberá cumplir los requisitos de la autoridad organizadora del evento. Un barco será inscrito por:

- (a) un miembro de un club u otra organización afiliada a una autoridad nacional miembro de la ISAF,
- (b) por dicho club u organización, o
- (c) por un miembro de una autoridad nacional miembro de la ISAF.

La RFEV prescribe que los deportistas que participen en las regatas que se celebren en España cumplirán con las reglas de elegibilidad de la RFEV dispuestas en el Reglamento de Competiciones.

75.2 Los participantes deberán cumplir la Reglamentación 19 de la ISAF, Código de Elegibilidad.

La RFEV prescribe que en lo referente a Elegibilidad cada barco participante en una regata incluida en su calendario oficial deberá además cumplir con las prescripciones de la RFEV a la reglamentación 19 de la ISAF, publicadas en el Reglamento de Competiciones.

76 EXCLUSIÓN DE BARCOS O PARTICIPANTES

76.1 La autoridad organizadora o el comité de regatas pueden rechazar o anular la inscripción de un barco o excluir a un participante, sujeto a la regla 76.2, a condición que lo haga antes de la salida de la primera prueba y declare la razón para hacerlo. Sin embargo, ni la autoridad organizadora ni el comité de regatas rechazarán o anularán la inscripción de un barco ni excluirán a un participante a causa de la publicidad, siempre que el barco cumpla con la Reglamentación 20 de la ISAF, Código de Publicidad.

La RFEV prescribe que en una regata clasificatoria para sucesivas regatas o en una Copa o Campeonato de España no podrá rechazarse o anularse una inscripción por el nombre de la embarcación o en razón de los patrocinadores de ésta, siempre que cumpla con las reglamentaciones ISAF y lo dispuesto en el Reglamento de Competiciones.

76.2 En los campeonatos mundiales y continentales, no se rechazará ni cancelará ninguna inscripción dentro de las cuotas establecidas sin antes obtener la aprobación de la asociación internacional de la clase (o del Offshore Racing Council) o de la ISAF.

77 IDENTIFICACIÓN EN LAS VELAS

Todo barco deberá cumplir con lo requerido en el Apéndice G que regula el emblema de clase, las letras de nacionalidad y los números de velas.

78 CUMPLIMIENTO DE LAS REGLAS DE LA CLASE; CERTIFICADOS

78.1 El propietario de un barco y cualquier otro responsable del mismo debe garantizar que el barco es mantenido de modo que cumpla con sus reglas de clase y que su certificado de medición o de rating, cuando sea exigible, permanece válido

78.2 Cuando una *regla* exija que un barco exhiba un certificado antes *regatear*, y no se haga así, aquel podrá participar en la regata a condición que el comité de regatas reciba una declaración firmada por el responsable afirmando que existe un certificado válido y que será entregado al comité de regatas antes del final del evento. En caso de no ser recibido a tiempo, el barco será descalificado en todas las pruebas del evento.

78.3 Cuando un medidor de un evento decide que un barco o el equipamiento personal no cumple con las reglas de clase, informará de ello por escrito al comité de regatas, quién protestará contra el barco.

79 PUBLICIDAD

Un barco y su tripulación deberán cumplir la Reglamentación 20 de la ISAF, Código de Publicidad.

La RFEV prescribe que en lo referente a Publicidad cada barco participante en una regata incluida en su calendario oficial deberá además cumplir con las prescripciones de la RFEV a la reglamentación 20 de la ISAF, publicadas en el Reglamento de Competiciones de la RFEV.

80 PRUEBAS REPROGRAMADAS

Cuando una prueba ha sido reprogramada, la regla 36 es de aplicación y todos los barcos inscritos en la regata original serán avisados y tendrán derecho a participar en la prueba reprogramada, excepto si fueron descalificados bajo la regla 30.3. A discreción del comité de regatas, pueden aceptarse nuevos inscritos que cumplan con los requisitos de inscripción de la prueba original.

PARTE 7

ORGANIZACIÓN DE REGATAS

85 REGLAS QUE RIGEN

En la conducción y enjuiciamiento de las regatas, la autoridad organizadora, el comité de regatas y el comité de protestas se regirán por las *reglas*.

86 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO DE REGATAS

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

- (a) Las prescripciones de una autoridad nacional pueden modificar cualesquiera de estas reglas excepto las Definiciones; las reglas de la Introducción; Deportividad y el Reglamento; las Partes 1, 2 o 7; las reglas 42, 43.1, 43.2, 69, 70, 71, 75, 76.2 o 79; las reglas de un Apéndice que modifique alguna de las reglas anteriores; los Apéndices H o N, o las Reglamentaciones 19, 20 o 21 de la ISAF.
- (b) Las instrucciones de regata pueden modificar una regla del reglamento haciendo una referencia específica a ella e indicando la modificación, excepto la regla 76.1, el Apéndice F y las reglas enunciadas en la regla 86.1(a).
- (c) Las reglas de clase pueden modificar únicamente las reglas 42, 49, 50, 51, 52, 53 y 54.

86.2 Como excepción a la regla 86.1, en limitadas circunstancias (véase la reglamentación 31.1.3 de la ISAF), la ISAF puede autorizar cambios a las reglas del reglamento para un determinado evento internacional. Esta autorización deberá ser expresada en una carta de aprobación dirigida a la autoridad organizadora del evento, en el anuncio y en las instrucciones de regata, y la carta será expuesta en el tablón oficial de avisos del evento.

86.3 Si una autoridad nacional así lo prescribe, estas restricciones no se aplican si las reglas se modifican con el fin de desarrollar o de ensayar reglas propuestas. También puede prescribir que se necesita su aprobación para tales modificaciones.

La RFEV prescribe que se necesita su autorización expresa.

MODIFICACIONES A LAS PRESCRIPCIONES DE UNA AUTORIDAD NACIONAL

Una autoridad nacional puede restringir que se hagan modificaciones a sus prescripciones con una prescripción a esta regla. Si así lo hace, las instrucciones de regata no podrán modificar ni suprimir esta prescripción.

La RFEV prescribe que, salvo autorización expresa, las instrucciones de regata no podrán modificar o dejar sin efecto las prescripciones de la RFEV al RRV.

88 AUTORIDAD ORGANIZADORA; ANUNCIO DE REGATA; NOMBRAMIENTO DE COMITÉS

88.1 Autoridad Organizadora

Las regatas serán organizadas por una autoridad organizadora, que deberá ser:

- (a) la ISAF;
- (b) una autoridad nacional miembro de la ISAF;
- (c) un club u otra organización afiliada a una autoridad nacional;

La RFEV prescribe que las Federaciones Autonómicas y las Agrupaciones Deportivas legalmente constituidas tienen la condición de autoridad organizadora.

- (d) una asociación de clase, ya sea con la aprobación de una autoridad nacional o conjuntamente con un club afiliado; o
- (e) un organismo no afiliado conjuntamente con un club afiliado al cual pertenece y que lo controla. La autoridad nacional del club puede prescribir que se necesita su aprobación para un evento de este tipo; o

La RFEV prescribe que es necesaria su aprobación.

- (f) un organismo no afiliado conjuntamente con un club afiliado al cual no pertenece y que no lo controla, si así lo aprueban la ISAF y la autoridad nacional del club.

88.2 Anuncio de Regata; Nombramiento de Comités

- (a) La autoridad organizadora publicará un anuncio de regata que se ajuste a la regla J1. El anuncio de regata puede modificarse siempre que se notifique de forma adecuada.

La RFEV prescribe que los Anuncios e Instrucciones de Regata de las Copas del Rey, Campeonatos y Copas de España, regatas internacionales que incluyan clases olímpicas y de match race, así como de los Campeonatos de Europa y del Mundo que se celebren en España, serán redactados por la RFEV.

Los de las demás regatas incluidas en el calendario oficial de la RFEV serán redactados conforme al modelo estándar de la RFEV y aprobados por ésta.

Las regatas que se celebren en España deben cumplir lo establecido en el Reglamento de Competiciones.

Las Federaciones Autonómicas podrán extender esta prescripción a las regatas celebradas bajo su jurisdicción autonómica, así como establecer otra diferente siempre que no invadan las competencias RFEV.

- (b) La autoridad organizadora nombrará un comité de regatas y, cuando ello sea apropiado, un comité de protestas y árbitros. Sin embargo, la ISAF puede nombrar el comité de regatas, un jurado internacional y los árbitros de conformidad con las reglamentaciones de la ISAF.

La RFEV prescribe:

- 1 En todas las regatas incluidas en su calendario oficial habrá un comité de protestas, compuesto como mínimo por tres personas de al menos 2 Federaciones Autonómicas, la mayoría de cuyos miembros, y en todo caso su presidente, debe tener el título de Juez de la RFEV. No más de dos de sus miembros serán de la misma Federación Autonómica. Así mismo, el presidente del Comité de Regatas debe tener el título de Oficial de Regatas de la RFEV.
- 2 Para actuar como integrante del comité de protestas, presidente del comité de regatas, árbitro o medidor en una regata oficial, el juez, oficial, árbitro o medidor correspondiente tendrá que haber sido oficialmente nombrado por el Comité Técnico de Jueces, Oficiales y Árbitros de la RFEV, como mínimo uno de los jueces será designado por el CTJ y el resto podrán ser propuestos por la autoridad organizadora.

3 En caso de enfermedad o emergencia de algún integrante del comité de protestas y de que no se disponga de reemplazantes cualificados, el comité permanecerá propiamente constituido previa autorización del CTJ.

Las Federaciones Autonómicas podrán extender estas prescripciones a las regatas celebradas bajo su jurisdicción, así como establecer otras diferentes siempre que no invadan las competencias RFEV.

89 COMITÉ DE REGATAS; INSTRUCCIONES DE REGATA; PUNTUACIÓN

89.1 Comité de Regatas

El comité de regatas conducirá la regata según las directivas de la autoridad organizadora y como establecen estas *reglas*.

89.2 Instrucciones de Regata

- (a) El comité de regatas publicará por escrito unas instrucciones de regata que se ajusten a la regla J2.
- (b) Las instrucciones de regata de un evento internacional incluirán, en inglés, las prescripciones de la autoridad nacional que resulten aplicables.
- (c) Las modificaciones a las instrucciones de regata se harán por escrito y se publicarán dentro del tiempo establecido en el tablón oficial de anuncios o, si se hacen en el agua, serán comunicados a cada barco antes de su señal de atención. Los cambios orales sólo pueden darse en el agua, y únicamente si el procedimiento está establecido en las instrucciones de regata.

89.3 Puntuación

- (a) El comité de regatas puntuará una prueba o serie según se establece en el Apéndice A usando el sistema de Puntuación Baja, a no ser que las instrucciones de regata especifiquen que se usará el sistema de Puntuación Bonificada o cualquier otro sistema. Se puntuará una prueba siempre que esta no haya sido *anulada* y que un barco haya navegado el recorrido de acuerdo con la regla 28.1 y *terminado* dentro del tiempo límite, de haberlo, incluso si más tarde este se retira después de *terminar* o es descalificado.

- (b) Cuando un sistema de puntuación prevé la exclusión de una o más puntuaciones en la puntuación de la serie de un barco, no se excluirá la puntuación de descalificado por infringir la regla 2; la penúltima frase de la regla 30.3; la regla 42 si la regla 67, P2.2 o P2.3 se aplican; o la regla 69.1 (b) (2) En su lugar se excluirá la siguiente peor puntuación.

90 COMITÉ DE PROTESTAS

Un comité de protestas será:

- (a) un comité nombrado por la autoridad organizadora o por el comité de regatas, o
- (b) un jurado internacional nombrado por la autoridad organizadora o como se indica en las regulaciones de la ISAF, y que cumpla los requisitos del Apéndice N. Una autoridad nacional puede prescribir que se necesita su aprobación para el nombramiento de jurados internacionales para las regatas dentro de su jurisdicción, excepto las de la ISAF o cuando aquellos sean nombrados por la ISAF según la regla 88.2 (b).

La RFEV prescribe que es necesaria su aprobación