

Políticas del jurado

Incluye información para los
atletas

Sección A: Información para los Atletas

1. Protestas del jurado por incidentes en el agua

- 1.1. El jurado generalmente no protestará por infracciones a reglas de la parte 2 a menos que observen una aparente infracción a la navegación leal (RRV 2). Algunos ejemplos de infracciones que el jurado considerará protestar son:
- (a) Infringir una regla en forma deliberado o con conocimiento sin justificación para absolución y sin tomar la debida penalidad.
 - (b) Intimidar a otros barcos, habitualmente evidenciado por gritos innecesarios o lenguaje grosero.
 - (c) Tácticas de equipo, navegando en beneficio de otro barco en detrimento de su propia posición.
 - (d) Navegación abusiva que resulte, o pueda resultar en daño o lesión.

2. Ayuda externa

- 2.1. La regla RRV 41 se aplica desde la señal preparatoria (ver RRV 41 y la definición de regatear). Un barco que recibe instrucciones o intercambia equipo con un entrenador o barco de soporte después de la señal preparatoria infringe RRV 41.
- 2.2. Cuando un entrenador y otros barcos de soporte tienen prohibido entrar en la zona de regata, un barco que no está en regata que necesita ayuda debe navegar hacia el entrenador o el barco de soporte fuera de la zona de regata.

3. Propulsión

- 3.1. Las interpretaciones de RRV 42 para 2021-2024 de la World Sailing están disponibles en: <http://www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php>
- 3.2. Además de las interpretaciones del RRV 42 para 2017-2020 de la World Sailing, los puntos siguientes pueden ayudar a entender la aplicación de RRV 42:
- (a) Aunque habitualmente hay dos jueces en cada bote del jurado, un solo juez va a mostrar la bandera amarilla si está convencido que un barco ha infringido RRV 42.
 - (b) Cuando se penaliza a un barco por una infracción a RRV 42 en una regata que luego es pospuesta, llamada o anulada, el barco puede competir en la regata nuevamente largada. No obstante, todas las penalidades se cuentan en el total de penalidades del barco.
 - (c) Aunque los jueces van a señalar una penalidad tan pronto como sea posible, esto podría suceder después que el barco haya cruzado la línea de llegada. Si fuera la primera penalidad para ese barco, éste tiene que completar la penalidad, volver al lado del recorrido y luego llegar.
 - (d) Un barco sólo puede recibir reparación cuando la acción del juez no tomó en cuenta una señal de la comisión de regatas o una regla de clase (ver RRV P4)

- 3.3. Un competidor puede solicitar una explicación de una penalidad a los jueces después de terminada la regata. Esto se puede hacer tanto en el agua como en tierra solicitando a la oficina del jurado una reunión con los jueces.

4. Pedidos de reparación, reclamo a la comisión de regatas por la clasificación OCS, UFD o BFD

- 4.1. Algunas veces los barcos quieren discutir la decisión de la comisión de regatas de clasificarlos OCS, UFD o BFD mediante un pedido de reparación bajo RRV 62.1(a).
- 4.2. Se aconseja a los competidores consultar al oficial de regata antes de la audiencia para conocer la evidencia de la comisión de regatas de que el barco estaba OCS, UFD o BFD. Para que obtenga la reparación, el barco debe proveer evidencia concluyente de que la comisión de regatas cometió un error al identificar el barco. Aún la evidencia en video raramente es concluyente. Si no hay evidencia concluyente en sentido contrario, la comisión de protestas va a sostener la decisión de la comisión de regatas.
- 4.3. Las posiciones relativas entre dos barcos que fueron clasificados en forma diferente no es evidencia concluyente de que uno de los barcos haya partido correctamente.

5. Evidencia en video y fotográfica

- 5.1. Una parte que desee traer evidencias video o fotográfica es responsable de proveer el equipamiento necesario para ver la evidencia. Generalmente no se dispondrá de Internet durante la audiencia. Deberá ser posible para todas las partes y el panel ver la evidencia al mismo tiempo.

6. Observadores en las audiencias

- 6.1. Cada parte puede traer una persona para observar durante la audiencia, a menos que el panel del jurado decida en un caso en particular que no es apropiado. Los observadores deben firmar y cumplir los requisitos en el documento titulado Información para los observadores.

7. RRV 69

- 7.1. Cualquier forma de trampa, incluyendo no decir la verdad durante una audiencia es una infracción a la navegación leal y puede resultar en una audiencia bajo RRV 69 y una penalidad muy severa.,

8. Preguntas sobre los procedimientos del jurado y su política.

- 8.1. Los competidores, jefes de equipo y entrenadores son bienvenidos para conversar procedimientos y políticas con el presidente del jurado. El estará generalmente disponible en las salas de audiencia durante los horarios de audiencia.

9. Uso de dispositivos electrónicos durante las audiencias.

- 9.1. El uso de dispositivos electrónicos (p.ej. tabletas, celulares y dispositivos semejantes) durante las audiencias para tomar notas, verificar reglas, casos,

etc. Es común en estos días. Está permitido su uso para las partes, observadores y testigos, siempre y cuando no se utilicen para grabaciones o comunicaciones con otras personas. Antes del inicio de una audiencia, un miembro del jurado verificará que todos esos dispositivos estén en modo avión y con los servicios de WIFI y Bluetooth apagados.

Sección B: Políticas internas del jurado.

1. Contestando preguntas

- 1.1. Siempre es preferible estar con otro miembro del jurado cuando se contesten preguntas. Estando acompañado por otro juez:
 - (a) En tierra: los jueces pueden contestar preguntas sobre la aplicación de las reglas que no estén involucradas en una protesta. No obstante, las preguntas que impliquen una interpretación de una regla una instrucción de regata o una regla de clase deben ser enviadas al jurado por escrito.
 - (b) En el agua: Los jueces podrán conversar con los competidores acerca de sus penalidades bajo RRV 42. Si la conversación se torna complicada o caldeada, invitarán al competidor(es) a acercarse a la oficina del jurado para continuar la conversación en ese ámbito.
 - (c) En tierra y agua: La conversación debe ser principalmente entre uno de los jueces y el competidor. El segundo juez solamente observará, y puede ayudar a mantener la situación en calma de ser necesario, pero no intentará hacer aclaraciones dado que puede causar confusión. Evite las conversaciones privadas con los competidores.

2. Protestas del jurado y observación de incidentes en el agua

Ver también: Información para los atletas en la sección B.

- 2.1. Hay varias razones por las que el jurado no proteste por infracciones a una regla de la parte 2. Una de ellas es que el barco no tiene oportunidad para tomar una penalidad voluntaria en el agua.
- 2.2. Se notificará prontamente al presidente o vicepresidente del jurado cualquier fundamento para una protesta del jurado contra un competidor a los efectos de que se tome una decisión acerca de protestar o no. La intención de protestar debe ser publicada antes de que expire el tiempo límite y la protesta será presentada también dentro de ese tiempo límite. Ese límite se puede extender si el juez no pudo volver a tierra a tiempo. Si el juez está demorado en el agua, debe, de ser posible transmitir a tierra la información básica para que el jurado pueda publicar la intención de protestar.
- 2.3. Un juez que tenga información que pueda convertirlo en testigo calificado del incidente, tomará notas y evitará cualquier discusión acerca del incidente con cualquier otro juez, excepto para decidir si sería adecuada una protesta del jurado. Un juez que fue testigo de un incidente en el agua lo notificará al presidente del jurado.

3. Observadores en las audiencias

Ver también: Información para los atletas en la sección B.

3.1. En general, la política es aceptar observadores en las audiencias. No obstante, el espacio y arreglos de lugares pueden limitar el número de observadores invitados. En ese caso, las sillas serán llenadas en este orden:

- (a) Un (1) observador designado por cada parte.
- (b) Un (1) representante de la prensa
- (c) Cualquier otro competidor o sus representantes (uno por competidor) a menos que no haya suficiente espacio para acomodar a todos los que soliciten una silla, en cuyo caso no se permitirá a ninguno.
- (d) Autoridades técnicas del evento que deseen observar, de acuerdo al espacio disponible.
- (e) Representantes adicionales de la prensa, de acuerdo al espacio disponible.

4. Autorización para retirar una protesta

4.1. Los paneles pueden decidir la aprobación del retiro de una protesta. Esta aprobación es una decisión de la comisión de protestas (RRV 63.1). Protestar es una decisión del competidor, así que normalmente un pedido de retirarla debe ser aprobado. No obstante, no debe aprobarse si el panel cree que la razón para retirar la protesta puede ser para ganar una ventaja o manipular los resultados o el protestante pueda haber sido presionado o intimidado para que la retire. Si el panel está en duda, consultará al presidente.

6. Reparaciones

6.1. Un barco que recibe una reparación debe ser clasificado en una posición de llegada cuando hay un alto grado de certeza de que el barco hubiera llegado en esa posición. Es más probable que esto suceda cuando el incidente ocurre hacia el final de una regata o después de que el barco haya llegado. En otros casos sería más apropiado el promedio de puntos.

6.2. Método recomendado para calcular el puntaje promedio:

- (a) Serie de flota única caso O1: Para reparaciones en cualquier regata antes del último día de la serie de apertura, otorgar “un puntaje de acuerdo a RRV A 10(a) reemplazando ‘en todas las regatas’ con ‘en todas las regatas desde A hasta B’” (donde A es el primer día de la serie de apertura y B es el día anterior al último día de la serie de apertura programado), siempre que se incluyan resultados de por lo menos cuatro regatas.

- (b) Serie de flota única caso O2: Para reparaciones en cualquier regata del último día de la serie de apertura, otorgar “un puntaje de acuerdo a RRV A 10(a) reemplazando ‘en todas las regatas’ con ‘en todas las regatas de la serie de apertura’.”
 - (c) Serie de flota dividida caso Q1: Para reparaciones en cualquier regata antes del último día de la serie clasificatoria, otorgar “un puntaje de acuerdo a RRV A 10(a) reemplazando ‘en todas las regatas’ con ‘en todas las regatas desde A hasta B’” (donde A es el primer día de la serie clasificatoria y B es el día anterior al último día de la serie clasificatoria programado), siempre que se incluyan resultados de por lo menos cuatro regatas.
 - (d) Serie de flota dividida caso Q2: Para reparaciones en cualquier regata del último día de la serie clasificatoria, otorgar “un puntaje de acuerdo a RRV A 10(a) reemplazando ‘en todas las regatas’ con ‘en todas las regatas de la serie clasificatoria’.”
 - (e) Serie de flota dividida caso F1: Para reparaciones en cualquier regata antes del último día de la serie final, otorgar “un puntaje de acuerdo a RRV A 10(a) reemplazando ‘en todas las regatas’ con ‘en todas las regatas desde A hasta B’” (donde A es el primer día de la serie final y B es el día anterior al último día de la serie final programado), siempre que se incluyan resultados de por lo menos cuatro regatas.
 - (f) Serie de flota dividida caso F2: Para reparaciones en cualquier regata del último día de la serie final, otorgar “un puntaje de acuerdo a RRV A 10(a) reemplazando ‘en todas las regatas’ con ‘en todas las regatas de la serie final’.”
- 6.3. En todos los casos en que se otorguen puntos promedio a un barco que ha llegado, agregar ‘pero no peor que N’ (donde N es la posición de llegada del barco).
- 6.4. En cualquier caso de reparación sólo se concederá reparación a un barco dentro del límite del Caso 116 de la World Sailing, Respuesta 2: “Mas de la mitad de las clasificaciones de los barcos están basadas en sus posiciones de llegada en regatas donde hubieran partido”.
- 6.5. Antes de decidir cuál sería la reparación adecuada, el panel deberá, de ser prácticamente posible, consultar al presidente o vicepresidente del jurado. Deben informarse al presidente del jurado, todas las decisiones de reparación tan pronto como sea posible.
7. Reparaciones que afectan al resto de la flota.
- 7.1. Cuando un panel se da cuenta que es posible que el resultado de una reparación pudiera afectar las posiciones de llegada de una gran parte de la flota, debe consultar al presidente o vicepresidente del jurado, aún si la audiencia ya hubiera comenzado.

Sección C: Política de penalidades discrecionales

1. General

- 1.1. Cuando el jurado tiene discrecionalidad para decidir la penalidad apropiada para una infracción, las penalidades pueden variar desde cero puntos hasta DNE. Para determinar la penalidad, el jurado se guiará por este documento.
- 1.2. Las penalidades discrecionales no son simplemente una lista de penalidades estándar. La penalidad debe estar ajustada y justificada, manteniendo consistencia. El concepto general es establecer una penalidad base para una infracción en particular y luego aumentarla o disminuirla dependiendo de las circunstancias.
- 1.3. Las penalidades base se encuentran listadas en las dos tablas adjuntas. Allí se sugieren las bandas básicas para infracciones específicas comunes y las respuestas a algunas preguntas generales para ser usadas cuando no hay una infracción específica en el listado. Cuando se sugiere un rango de penalidades para una infracción específica, utilice las preguntas generales para determinar la banda para la infracción específica.
- 1.4. Las penalidades están divididas en 4 bandas siendo el punto medio la penalidad base normal:
 - (a) Banda 1: 0 – 10% (punto medio 5%)
 - (b) Banda 2: 10 – 30% (punto medio 20%)
 - (c) Banda 3: 30 – 70% (punto medio 50%)
 - (d) Banda 4: DSQ / DNE (punto de partida DSQ)
- 1.5. Comience usando las tablas de abajo para encontrar que banda aplica. Considere que la 'penalidad base' es la del punto medio de la banda. Luego determine si hay una causa para aumentar o disminuir la penalidad dentro de la banda o cambiar de banda.
- 1.6. Una respuesta positiva a estas preguntas llevará a disminuir la penalidad.
 - (a) ¿La infracción fue accidental?
 - (b) ¿Hay una buena razón o justificación para la infracción?
 - (c) ¿El competidor informó de la infracción?
 - (d) ¿Alguien que no era parte de la tripulación o personas de apoyo contribuyó con la infracción?
- 1.7. Una respuesta positiva a estas preguntas llevará a aumentar la penalidad:
 - (a) ¿Se repitió la infracción?
 - (b) ¿La infracción fue deliberada en oposición a falla de cálculo o descuido?
 - (c) ¿Hubo algún intento de disimular la infracción?
 - (d) ¿Se molestó a alguien?
- 1.8. El jurado puede usar otras preguntas para determinar si una penalidad debe ser aumentada o disminuida.
- 1.9. Para calcular y aplicar la penalidad:

- (a) La penalidad discrecional no puede empeorar la clasificación de un barco tal que sea peor que retirarse o ser descalificado.
- (b) Las penalidades en porcentaje son calculadas al décimo más próximo de un punto, (se debe redondear 0.05 hacia arriba).
- (c) Cuando la infracción afecte el desempeño en regata, debe aplicarse a todas las regatas corridas en el día, siempre que la protesta sea válida para todas las regatas.
- (d) Cuando la infracción no afecte el rendimiento en regata y especialmente cuando es claramente administrativa, la penalidad debe ser aplicada a la regata corrida más cerca en el tiempo al incidente como especifica RRV 64.1.

1.10. Cuando se escriba una decisión aplicando una penalidad discrecional, incluya las siguientes oraciones.

- (a) Habiendo usado la guía de DP, se empezó decidiendo una penalidad de xx%.
- (b) La penalidad fue disminuida debido a... o No hubo circunstancias que justificaran disminuir la penalidad.
- (c) La penalidad fue aumentada debido a ... o No hubo circunstancias que justificaran aumentar la penalidad.
- (d) La penalidad aplicada es xx% a [todas las regatas del día] o a [las regatas números yy].

2. Bandas base para penalidades discrecionales.

2.1. Generalmente la penalidad base será el punto medio de la banda.

2.2. Si la infracción específica no está listada o se sugiere un rango de bandas, vaya a la segunda tabla.

2.3. Asegúrese que la penalidad discrecional está autorizada para la infracción específica.

Seguridad	
No informar a la oficina de regatas que permanece en tierra	1
No cumplir con los requisitos para informar que se retiró (no informar, no completar el formulario, completar el formulario más tarde que la hora límite o no hacer el check-out o check-in)	1
Cuando la infracción provoca el inicio de SAR (búsqueda y rescate)	4
Varadero – El barco no está en su lugar pero se informó a la AO	1
Varadero – El barco no informó prontamente a la AO	2
No esquivó el tráfico comercial	1-4
Se quitó el DAF durante demasiado tiempo mientras no regateaba	1-2
Código de conducta	
Desobedecer una instrucción razonable de una autoridad	2-4
No seguir las instrucciones, no cuidar debidamente o interferir con el funcionamiento de equipos provistos	1-4
Botando	

No obedecer una orden de permanecer en tierra (p.ej. AP sobre H, Bandera D)	1-4
La partida	
No evitar la zona de partida interfiriendo con un barco en regata	1
No evitar la zona de partida e infringir RRV 24.1	4
Inspección de equipamiento	
No cumplir instrucciones – con buena razón o justificación	1
No cumplir instrucciones – sin buenas razones o justificación	3
Reemplazo de tripulación o Equipamiento	
No cumplir instrucciones – con buena razón o justificación	1
No cumplir instrucciones – sin buenas razones o justificación	3
Reemplazar tripulación o equipamiento con tripulación o equipamiento que no cumple los requisitos	4
Identificación y publicidad	
No colocar los adhesivos como se requirió (p.ej. publicidad, números de proa, círculos de velas, etc.)	2-4
Se colocaron los adhesivos pero ya no están en su lugar (0% si fueron colocados por la AO)	1
No usar pechera exigida	1-2
No colocar la bandera nacional	1
La bandera nacional se colocó, pero ya no está en su lugar	1
La bandera nacional se colocó, pero no está fabricada por un fabricante aprobado según lo requieren las reglas de clase	1
Comunicaciones radiales	
Hacer o recibir comunicaciones de radio o texto o teléfono celular no disponible para todos los barcos	3
Descarte de basura	
Arrojar basura en forma deliberada	4
Equipo de posicionamiento	
No obtener o devolver el equipo como se requiere o check-out/check-in	1
No instalar o cumplir con las instrucciones de instalación	3
El equipamiento estaba instalado pero su función interferida	4
Reglas de clase	
Números de velas y códigos de país	1
Faltan marcas de tope de velas o no están en su lugar	2
Velas colocadas fuera de las marcas	3
Modificaciones al equipo provisto y controlado por el fabricante	3
Pulido o refinado prohibidos de las superficies del casco y/o apéndices	4
Uso de equipamiento no registrado (pero certificado)	3
Falta equipamiento de seguridad o no es adecuado	1-4
Uso de GPS u otros electrónicos prohibidos	4
Uso de equipamiento no certificado	4
Correctores faltantes o mal ubicados	4

Equipamiento fuera de las tolerancias de medición (excluyendo uso y desgaste)

Sin efecto posible en la velocidad del barco	1
Efecto posible, pero no significativo en el desempeño	2

Cualquier efecto significativo en el desempeño	4
--	---

3. Preguntas generales

3.1. Para ser usada cuando no hay una infracción específica en la tabla anterior, o cuando la tabla anterior sugiere más de una banda.

¿La infracción podría comprometer la seguridad?	
No	1
Posible pero no seguro	2-3
Si	4
¿Pudo el barco demostrar que no obtuvo ventaja competitiva?	
No	1
Posible pero no seguro	2-3
Si	4
¿La infracción podría dañar la reputación del deporte? (Nota: si el jurado considera que pudo provocar mala reputación para el deporte, debe considerar una acción bajo RRV 69, especialmente si no hay otra regla disponible)	
No	1
Posible pero no seguro	2-3
Si	4
¿La infracción podría resultar en daño o lesión?	
No	
Posible pero no seguro	
Si	