



El presente documento es una traducción del Apéndice R18 del Libro de Normas de World Rowing en la edición de 2021 que incluye las actualizaciones de 2022

Dado que World Rowing ha ido modificando en los últimos años su reglamento de aplicación para las competiciones de Remo de Mar, y con el objetivo de que los participantes en esta competición puedan hacerlo en condiciones lo más similares a las competiciones internacionales que se celebran este año, entre ellas el Campeonato de Europa en San Sebastián, será de aplicación el Reglamento de Competición de Remo de Mar de World Rowing para todos aquellos aspectos no especificados en la presente normativa.

APÉNDICE R18

REGLAMENTO DE COMPETICIONES DE REMO DE MAR - REGLAMENTOS DE EVENTOS Y/O DIVERGENCIAS CON EL REGLAMENTO DE COMPETICION DE WORLD ROWING

Preámbulo

- a. Las reglas que se aplican a las Regatas Internacionales se aplicarán a las regatas internacionales de Remo de Mar y las reglas que se aplican a las regatas del Campeonato Mundial se aplicarán a las regatas del Campeonato Mundial de Remo de Mar excepto lo dispuesto en este Reglamento, que está aprobado por el Consejo de World Rowing como Variaciones de las Reglas.
- b. Este Reglamento se aplica a las regatas internacionales de Remo de Mar y regatas de remo Beach Sprint.
- c. El Apéndice R19 detalla las variaciones de este Reglamento específicas para las regatas de Beach Sprint Rowing.

1. Remo, Embarcaciones, Regatas (Regla 1)

Una regata de Remo de Mar es una regata en la que todos los deportistas utilizan embarcaciones de remo de mar como se definen en este Reglamento de competición, donde el recorrido de la competición es en mar abierto o en





una gran superficie de agua tierra adentro y está de acuerdo con este Reglamento.

2. Aplicación (Regla 2)

Este Reglamento se aplica a las Regatas Internacionales de Remo de Mar y los Campeonatos del Mundo de Remo de Mar junto con y sin exclusión de las Reglas de Competición de World Rowing.

3. Derecho a Participar (Regla 11)

Los Campeonatos del Mundo de Remo de Mar están abiertos únicamente a las tripulaciones de los clubes designadas por las federaciones que sean miembros de World Rowing.

4. Elegibilidad (Regla 12)

Para competir en una regata del Campeonato del Mundo de Remo de Mar, un remero deberá ser miembro de un club reconocido por la federación miembro.

5. Seguridad y salud de los remeros (Regla 14)

- a) Se asegurará de que cada deportista en las pruebas de Remo de Mar:
- i) tenga un estado de salud y condición física que le permita competir a un nivel acorde con el nivel del evento en concreto; y
 - ii) tenga una habilidad básica de natación, en la que sea capaz de nadar 50 metros y mantener la cabeza fuera del agua sin ayuda durante tres minutos.
- b) Para los Campeonatos del Mundo de Remo de Mar, es altamente recomendable que todos los deportistas deban haber realizado un examen de salud previo a la competición como se detalla en los Normas de la Regla 14 2) a).
- c) Estos requisitos son adicionales a lo dispuesto en la Regla 19 sobre seguridad.

6. Categorías de edad (Regla 17)

Las siguientes categorías de edad para remeros están reconocidas por World Rowing para el Remo de Mar:

- a) Absoluta



b) Sub 19

7. Categorías adicionales (Regla 18)

Excepto las categorías por edad, World Rowing no reconoce ninguna categoría adicional para el Remo de Mar.

8. Timoneles (Regla 21)

Los pesos mínimos de los timoneles se aplicarán también en el Remo de Mar.

9. Clases de Embarcaciones (Regla 24)

Las siguientes clases de embarcaciones están reconocidas por World Rowing para el Remo de Mar:

- a. Solo (C1x)
- b. Doble scull (C2x)
- c. Cuatro scull con timonel (C4x+)
- d. Cuatro con timonel (C4+)

10. Programa de pruebas del Campeonato del Mundo de Remo de Mar (Regla 25)

En los Campeonatos del Mundo de Remo de Mar se llevarán a cabo las siguientes pruebas:

- a. Masculino (M) C1x, C2x, C4x+
- b. Femenino (F) C1x, C2x, C4x+
- c. Mixto (Mix) C2x

11. Pruebas mixtas de Remo de Mar

En las regatas de Remo de Mar se podrán celebrar pruebas de tripulaciones mixtas en las que la mitad de la tripulación, excluido el/la timonel, serán mujeres y la otra mitad hombres.



12. Construcción de las embarcaciones de Remo de Mar (Regla 28)

a. Las embarcaciones de Remo de Mar utilizadas en regatas internacionales de Remo de Mar y Campeonatos del Mundo de Remo de Mar deben cumplir con los siguientes tres requisitos de medición:

- i. Longitud total máxima permitida;
- ii. Peso mínimo permitido de la embarcación;
- iii. Anchura mínima permitida de la embarcación medida en los siguientes dos puntos, tomando todas las mediciones externamente desde la posición máxima del total de la manga:
 - 1) anchura total (punto 1);
 - 2) anchura de la medición de la manga del punto secundario que se encontrará a una altura especificada desde el punto más profundo de la embarcación en esa posición (punto 2).

La longitud máxima y los pesos mínimos permitidos son los siguientes:

| | Longitud máxima (m) | Peso mínimo (kg) |
|-----------|---------------------|------------------|
| C1x | 6,00 | 35 |
| C2x | 7,50 | 60 |
| C4+, C4x+ | 10,70 | 130* |

*El peso mínimo del C4+, C4x+ se mantendrá en 140 kg hasta el 1 de enero de 2022, momento en el que se reduciría a 130 kg.

No hay una longitud mínima para las embarcaciones de Remo de Mar.



Las anchuras mínimas permitidas son las siguientes:

| Tipo de embarcación | Anchura total (punto 1) | Medición de la manga del punto secundario | Anchura en el punto de medición (punto 2) |
|---------------------|-------------------------|--|---|
| C1x | 0,75 m | Altura del punto de medición desde el punto más profundo de la embarcación | 0,55 m |
| C2x | 1,0 m | 0,19 m | 0,70 m |
| C4+, C4x+ | 1,3 m | 0,23 m | 0,90 m |

En las embarcaciones de Remo de Mar, todos los remeros deben estar sentados en línea sobre el eje de la embarcación y todas las embarcaciones con timonel deben diseñarse de modo que el timonel se sienta erguido a popa de los remeros.

Además de los requisitos de flotación mencionados en el Apéndice R2 de las Normas de la Regla 28 y en las "Directrices Mínimas para la Práctica Segura del Remo", las embarcaciones de Remo de Mar deben construirse con tres (3) compartimentos estancos. Estos compartimentos pueden tener escotillas o tapas estancas para acceder a estas áreas.

Las embarcaciones deben diseñarse y construirse de modo que los cascos sean autoachicables; autoachicable significa que el agua de la embarcación se extraerá automáticamente a través de los desagües del casco mediante el movimiento hacia proa de la embarcación, o mediante un balanceo a popa del piso de la cabina debidamente inclinada hacia un desagüe abierto.

b. Embarcaciones de Remo de Mar Tradicionales con Diferente Diseño - El comité organizador de una regata internacional de Remo de Mar puede establecer pruebas diferentes para embarcaciones de Remo de Mar de diferentes diseños tradicionales o puede permitir que dichas embarcaciones compitan en regatas junto con embarcaciones de otros diseños, y a



discreción de el comité organizador puede o no categorizar cada diseño individualmente para el propósito de la competencia.

c. Equipamientos y requisitos para embarcaciones de Remo de Mar: todas las embarcaciones deben cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por World Rowing y cualquier requisito adicional establecido por cualquier autoridad nacional, regional y/o local para participar en una regata en particular de Remo de Mar. En particular:

i. Las embarcaciones deben cumplir con los estándares mínimos de flotación establecidos por World Rowing, ya sea con los compartimentos estancos requeridos o flotación incorporada utilizando bolsas de aire o depósitos. (En una regata internacional de Remo de Mar donde el comité organizador acepta inscripciones de embarcaciones tradicionales de Remo de Mar, el comité organizador puede hacer excepciones a las Directrices de Flotación de World Rowing para una clase de embarcaciones si las embarcaciones cumplen con todos los demás requisitos de seguridad).

ii. Las embarcaciones deben llevar un chaleco salvavidas para cada miembro de la tripulación, de tipo que cumpla con los estándares internacionales reconocidos. Los timoneles deben vestir el chaleco salvavidas en todo momento en la embarcación;

iii. Las embarcaciones deben tener una argolla de remolque equipada con una cuerda flotante de 15 m. Tanto la argolla de remolque como la cuerda deberán tener la resistencia suficiente como para permitir ser remolcada de forma segura la embarcación inundada con los miembros de la tripulación a bordo en condiciones de fuerte viento y mar. El extremo suelto de la cuerda debe estar al alcance de la mano de un remero con el fin de lanzarlo a una embarcación de rescate si fuese necesario;

iv. Todo lastre deberá estar fijado de forma segura a la estructura de la embarcación;

v. Durante las regatas de Remo de Mar, por razones de seguridad, cada embarcación podrá llevar equipo de radio o telecomunicaciones permitido o requerido por el comité organizador u otras autoridades marítimas para tales pruebas;

d. Números de Embarcación



i. Todas las embarcaciones que participen en una regata internacional de Remo de Mar deberán registrarse ante el comité organizador antes de salir al agua, ya sea para entrenamiento o competición, y se les asignará un número de embarcación.

ii. Cada embarcación debe exhibir su número de embarcación en ambos lados de la proa de la manera que se describe a continuación con fines de identificación y seguridad.

iii. El registro es responsabilidad de la federación miembro o del club en cuyo nombre está inscrita la tripulación y de la tripulación en cuestión. Cualquier tripulación que no registre su embarcación de acuerdo con este Reglamento o que no muestre correctamente el número de la embarcación en todo momento en la regata puede ser sancionada.

iv. Los números y/o letras individuales que componen el número de la embarcación deberán tener cada uno un mínimo de 20 cm de alto y deberán ser de un color que contraste con el fondo.

v. En un Campeonato del Mundo de Remo de Mar, los números de las embarcaciones serán asignados por el comité organizador.

e. Números de competición de la tripulación

i. En las regatas en las que las tripulaciones utilicen embarcaciones compartidas, se requerirá a cada tripulación que muestre un número de competición de tripulación además del número de embarcación.

ii. En el Campeonato del Mundo de Remo de Mar, todas las tripulaciones deben mostrar un número de competición de la tripulación que estará compuesto por el código del país y el orden dentro de su federación nacional [ejemplo: FRA09].

iii. Los números y/o letras individuales que componen el número de competición de la tripulación en la embarcación deberán tener cada uno un mínimo de 15 cm de altura y deberán ser de un color que contraste con el fondo.

iv. Para regatas con llegada en la playa que requieren que uno o más miembros de la tripulación salgan de la embarcación y crucen la línea de llegada a pie, cada miembro de la tripulación que cruce la línea de llegada



deberá mostrar claramente su número de competición de tripulación en su persona de manera visible para los jueces de llegada.

13. Características de los Campos de Regatas (Regla 31)

a. El Campo de Regatas

i. El campo de regatas en Regatas Internacionales de Remo de Mar deberá proporcionar, en la medida de lo posible, condiciones de competición imparciales e iguales para todas las tripulaciones. Esto requerirá un ancho suficiente de la línea de salida para permitir que todas las tripulaciones de cada manga salgan al mismo tiempo.

ii. Siempre que sea posible, el comité organizador diseñará el recorrido de modo que los espectadores en tierra puedan ver toda la regata y las embarcaciones que compiten. Al diseñar el recorrido, el comité organizador deberá tener en cuenta la dirección del viento y las olas, las características costeras y las playas. Esto puede incluir inicios o finales en la playa.

iii. La longitud del campo de regatas será la prevista en la Regla 14.

iv. El recorrido puede ser recto, rectangular, triangular o de un punto a otro o de cualquier otra forma que se adapte al emplazamiento.

v. Por motivos de seguridad, el plano del campo de regatas no permitirá que las embarcaciones naveguen en direcciones opuestas por el mismo sitio.

vi. El recorrido puede realizarse más de una vez. En principio, no debería haber ninguna baliza de giro a menos de un kilómetro (1 km) de la salida si el ángulo de giro requerido en esa baliza es superior a 45 grados.

vii. Cuando una regata tenga mangas preliminares separadas, los recorridos utilizados para las respectivas mangas podrán ser diferentes de una manga a la siguiente, pero deben tener la misma distancia de competición y las condiciones de competición de cada recorrido en el día deben ser similares.

b. Boyas de Recorrido

i. Se incluirá un plano del recorrido que muestre la ubicación de todas las boyas del recorrido junto con su descripción y su posición GPS en la Normativa de la Regata y también en las instrucciones emitidas a todas las tripulaciones al llegar a la regata. Este plano también se exhibirá en la Comisión de Control;



ii. Por motivos de seguridad, las boyas utilizadas por el comité organizador para marcar los puntos de giro deberían ser siempre que sea posible, inflables en lugar de las balizas o boyas sólidas de amarre existentes.

iii. El Comité Organizador tomará todas las precauciones necesarias al colocar los límites del recorrido (las balizas) para evitar cualquier riesgo de que los botes encallen en aguas poco profundas; incluyendo claramente dichas áreas y colocando boyas de advertencia en los lugares apropiados.

iv. Antes de la Reunión de Capitanes de Tripulación, el Director de Regata, el Presidente del Jurado y un representante de la Comisión de Remo para Todos acordarán qué boyas de giro se designan como "boyas de giro importantes". Una boya de giro clave es un punto de gran riesgo de colisión entre tripulaciones debido a factores como, por ejemplo, y sin limitarse a, el ángulo de giro y/o su proximidad a la salida.

c. Líneas de salida y llegada/meta

i. La línea de salida y la línea de llegada estarán marcadas visualmente por la alineación de dos puntos de referencia o boyas.

ii. La orientación de la línea de salida o de llegada será, en principio, perpendicular al trazado que se tomará hacia o desde la boya de giro siguiente o anterior, respectivamente.

iii. Para todas las mangas, excepto las de contrarreloj, la línea de salida será lo suficientemente ancha como para permitir que todas las tripulaciones se alineen y comiencen al mismo tiempo.

iv. La línea de meta puede estar en el agua o, si tal opción es posible, en la playa. Cuando se utilice una llegada en playa, la llegada será una línea de llegada, una bandera o un botón situado en un punto señalado en la playa y una tripulación habrá finalizado la manga cuando un miembro de la tripulación haya cruzado la línea, tocado la bandera o presionado un botón según sea necesario.

14. Distancia de Competición (Regla 32)

a. Regatas Internacionales de Remo de Mar - en principio, no hay una distancia de competición específica y esta puede variar de una regata a otra. Sin embargo, la distancia de la regata en cada caso se mostrará en el Calendario de Regatas Internacionales de World Rowing (Regla 10) y se



notificará a todos los participantes en la Normativa de la Regata. La distancia de competición puede ser modificada por el Presidente del Jurado en caso de condiciones meteorológicas adversas, en consulta con el comité organizador.

b. Campeonatos del Mundo de Remo de Mar - En principio, la distancia de competición será entre 6 y 8 km y será la misma para hombres y mujeres. La distancia puede variar según los factores relacionados con las características del campo para los Campeonatos, teniendo en cuenta la seguridad, las condiciones climáticas, la progresión para las finales, la ubicación de las señales del recorrido, la visibilidad para los espectadores y las instalaciones de salida y llegada.

En condiciones meteorológicas adversas, la distancia puede ser modificada por el Presidente del Jurado, en consulta con el Director de Regata y el comité organizador.

15. Número de Calles (Regla 33)

Las regatas de Remo de Mar, en principio, normalmente se disputarán sin límite en el número de tripulaciones en cada manga. Esto estará sujeto a las dimensiones de la línea de salida, la longitud del recorrido y todas las consideraciones de seguridad, incluidas las condiciones climatológicas y la disposición de embarcaciones de seguridad.

No habrá calles definidas. Cuando exista un límite por la anchura de la línea de salida, el comité organizador deberá indicarlo en la Normativa de la Regata y en la información a las tripulaciones del número máximo de embarcaciones que se pueden entrar en la línea de salida al mismo tiempo en cualquier manga.

16. Presidente del Jurado (Regla 37)

El Presidente del Jurado asignará las funciones a cada miembro del Jurado y supervisará sus actividades. El Presidente del Jurado presidirá las reuniones del Jurado y asegurará la coordinación adecuada con el Comité Organizador y, especialmente, con el Director de Regata.



17. El jurado (Regla 37)

a. El Jurado es responsable de garantizar que la competición se desarrolle de acuerdo con este Reglamento de Competición, las Normas relacionadas y las Normativas de Eventos.

El Jurado estará compuesto por Árbitros que desempeñen las siguientes funciones:

- i. Presidente del Jurado;
- ii. Starter;
- iii. Juez de Salida
- iv. Jueces Árbitro(s);
- v. Jueces de Baliza de giro clave;
- vi. Juez de Penalización;
- vii. Jueces de Llegada, de los cuales uno será el Juez Responsable;
- viii. Miembros de la Comisión de Control, de los cuales uno será el Responsable.

b. El Presidente del Jurado, el Starter, el Juez de Salida, el(los) Juez(es) Árbitro(s), los Jueces de Baliza de giro clave, el Juez de Penalización, el Juez Responsable de Llegada y el Responsable de Comisión de Control, deberán tener cada uno licencia de Juez Internacional. El Jurado podrá ser apoyado en sus funciones por otros jueces con licencia nacional.

18. Publicidad Comercial, Patrocinio, Publicidad e Identificaciones (Normas Regla 38)

a. Identificación en la camiseta de competición o equivalente

i. Para los Campeonatos del Mundo de Remo de Mar y otras pruebas de Remo de Mar de World Rowing (Pruebas World Rowing), World Rowing puede requerir que los remeros usen ropa adicional con publicidad de World Rowing. Esta puede ser una camiseta o un peto, proporcionado por World Rowing, que se usará debajo o encima de la ropa de competición de los remeros. A tal efecto, para todas las Pruebas de World Rowing, la ropa de competición será de estilo "platanito" o "camiseta sin mangas".



ii. Cada miembro de la tripulación también exhibirá en su ropa de competición o equivalente el código de tres letras del país y su apellido (en texto romanizado) de la siguiente manera y formato:

| Ropa de competición | Fuente | Altura | Anchura | Tipo | Ejemplo |
|-------------------------|--------|--------|------------|-----------|---------------|
| FRONTAL: Apellido | Arial | 50 mm | 120-150 mm | Mayúscula | GARCIA |
| FRONTAL: Código País | Arial | 50 mm | 60-100 mm | Mayúscula | MEX |
| DORSAL: Código País | Arial | 100 mm | 150 mm | Mayúscula | MEX |

b. Identificaciones en la embarcación

i. Se aplicarán las siguientes disposiciones generales:

1) La publicidad del patrocinador de la federación o del club pueden aparecer en la embarcación como se especifica a continuación, excepto en aquellas áreas reservadas para el número de la embarcación y el número de identificación de la tripulación y los patrocinadores del comité organizador/World Rowing y el logotipo del fabricante.

2) Embarcaciones compartidas: en Pruebas World Rowing, en las que las tripulaciones utilicen embarcaciones proporcionados por el Comité Organizador ("embarcaciones compartidas") no habrá derecho a colocar publicidad o patrocinios en la embarcación.

ii. Para las pruebas de World Rowing, las siguientes identificaciones deben colocarse a cada lado del embarcación, comenzando desde la proa de la embarcación:

1)

| | | | |
|--|-----|-----|------|
| | C1x | C2x | C4x+ |
|--|-----|-----|------|



| | | | |
|---------------------------|------------|------------|------------|
| Logotipo del constructor | 0-15 cm | 0-15 cm | 0-15 cm |
| ID del embarcación | 15-80 cm | 15-110 cm | 15-110 cm |
| ID de la tripulación | 80-150 cm | 110-210 cm | 110-210 cm |
| Sponsor World Rowing / OC | 155-255 cm | 215-315 cm | 215-335 cm |

2) El área total (cm²) y la longitud (cm) permitida en cada lado de la embarcación para el logotipo del constructor y las identificaciones del patrocinador del Comité Organizador/World Rowing son:

| | C1x | C2x | C4x+ |
|---------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Logotipo del constructor | 50 cm ² | 50 cm ² | 50 cm ² |
| Sponsor World Rowing / OC | 1200 cm ² | 1200 cm ² | 1600 cm ² |
| | 80 cm | 80 cm | 100 cm |

3) En los Campeonatos del Mundo de Remo de Mar, el área del Comité Organizador/World Rowing está reservada para uso de World Rowing según este Reglamento. Cuando este espacio no sea utilizado por World Rowing, podrá ser utilizado por el Comité Organizador, pero solo con el consentimiento previo de World Rowing.

4) Para las regatas internacionales de Remo de Mar, el espacio del Comité Organizador/World Rowing está reservado para el patrocinador del Comité Organizador.

5) Además del logotipo del constructor, la publicidad del constructor podrá aparecer una vez a cada lado de la embarcación, excepto en aquellas áreas reservadas y detalladas en este Reglamento. Cada espacio para el constructor no podrá tener una superficie mayor de 100 cm².

c. Publicidad en los números de identificación de la embarcación



i. Para las regatas internacionales de Remo de Mar, la publicidad de un patrocinador del Comité Organizador puede aparecer una vez encima o debajo del número de la embarcación y las letras no pueden superar los 10 cm de altura.

ii. Para los Campeonatos del Mundo, la publicidad de un patrocinador de World Rowing puede aparecer una vez encima o debajo del número de la embarcación y las letras no pueden superar los 10 cm de altura.

d. Otras Publicidades - Aparte de las publicidades de la sección 18) b) anteriores, las únicas otras publicidades permitidas serán las descritas en el Apéndice R6 - Normativa de la Regla 35 - Publicidad Comercial, Patrocinio, Publicidad e Identificaciones.

e. Remos de cuplé y remos de punta

i. Remos compartidos - en los Campeonatos del Mundo de Remo de Mar y otras pruebas de Remo de Mar de World Rowing, las tripulaciones que utilicen remos de cuplé o de punta proporcionados por el Comité Organizador ("remos compartidos") no se tendrá derecho a utilizar el espacio publicitario asignado en los remos por los miembros de las federaciones o clubes. Este derecho será reservado para el Comité Organizador.

ii. Colores de las palas: solo pueden aparecer en las palas los colores de las federaciones registradas en World Rowing, los colores de los clubes registrados en las federaciones miembros de World Rowing o el color de las palas registrado como "remos compartidos" en World Rowing.

19. Seguridad – Principios generales (Regla 50)

Los siguientes puntos son adicionales a lo expuesto en el apartado 5.

a. Director de Regata

i. El Comité Organizador nombrará un Director de Regata muy familiarizado con las condiciones locales del agua y que tenga experiencia en pruebas de Remo de Mar.

ii. El Director de Regata será responsable de todas las comunicaciones con la autoridad marítima local y se asegurará de que todos los requisitos de seguridad, incluidos los servicios de rescate, estén en su lugar antes del inicio



de las competiciones y que se cumplan todas las normas y reglamentos marítimos locales.

iii. El Director de Regata cooperará estrechamente con el Presidente del Jurado y participará en cualquier decisión en caso de condiciones climatológicas adversas. En cualquier caso en que el Director de Regata y el Presidente del Jurado no estén de acuerdo sobre un tema relacionado con la seguridad, prevalecerá la decisión del Presidente del Jurado.

b. Reunión de Capitanes de Tripulación

i. Antes del inicio de la competición, el Comité Organizador convocará una reunión en la que deberán participar todos los jefes de equipo, timoneles y capitanes de tripulación.

ii. En esta reunión, los participantes recibirán toda la información razonablemente necesaria para el desarrollo seguro de la prueba (incluidas las normas marítimas locales, los movimientos de las mareas, las corrientes, la topografía específica, los posibles peligros, las normas de seguridad y las sanciones que pueden aplicarse en virtud de este Reglamento).

iii. Si se considera necesario, los timoneles y los capitanes de tripulación pueden ser invitados a ver el recorrido desde una lancha motora del Comité Organizador.

c. Obligaciones de los remeros

i. Obligaciones generales

Todos los remeros y timoneles deben:

1) Estar familiarizado y respetar las reglas marítimas locales además de las Reglas de Competición, Normativas y Reglamentos de World Rowing;

2) Usar chalecos salvavidas apropiados o tener un chaleco salvavidas por persona a bordo al alcance de la mano para su uso en cualquier momento mientras se encuentre en el agua. Los timoneles deberán vestir un chaleco salvavidas en todo momento mientras estén embarcados;

3) Saber qué hacer en caso de que su embarcación se inunde, vuelque o requiera ser remolcada.



4) Si bien el Comité Organizador de una regata tomará todas las medidas razonables para proporcionar condiciones de competición seguras y medidas de seguridad apropiadas, la responsabilidad final de competir de manera segura recae en cada remero de forma individual y, cuando corresponda, en los técnicos del equipo.

ii. Obligaciones del Capitán de Tripulación

1) Según la legislación marítima internacional, todas las embarcaciones marítimas deben tener una persona responsable de la seguridad y la navegación.

2) En Remo de Mar, este será un miembro de la tripulación, que será designado como el "Capitán de la tripulación".

3) El Capitán de tripulación designado para cada embarcación deberá ser notificado al Comité Organizador por escrito en el momento del registro de la tripulación y antes de que la tripulación salga al agua por primera vez, ya sea para entrenamiento o para competición.

4) Tal notificación es responsabilidad de la federación o del club mediante el cual está inscrita la tripulación, y de la tripulación en cuestión.

5) No se permitirá embarcar a ninguna tripulación que no haya notificado quien es el Capitán de Tripulación.

6) El Capitán de Tripulación será responsable de los siguientes puntos antes de embarcar:

a) Evaluar los riesgos y la capacidad de la tripulación para hacer frente a las condiciones meteorológicas y sus previsiones;

b) Estar familiarizado con las condiciones meteorológicas actuales y previstas;

c) Registrar el embarque en la Comisión de Control, indicando la fecha y hora de este, la duración estimada y la ruta a realizar;

d) Verificar el estado de la embarcación y el equipamiento de seguridad a bordo.

7) Durante todo el trayecto el Capitán de Tripulación deberá:



- a) Asegurarse de que la tripulación respete todas las normas de navegación, seguridad y tráfico;
 - b) Exigir a todos los miembros de la tripulación usen sus chalecos salvavidas si fuese necesario;
 - c) Tomar las decisiones necesarias por la seguridad de la tripulación si el tiempo empeora;
 - d) Supervisar cualquier cambio en las condiciones meteorológicas o de la mar que puedan afectar a la seguridad de la tripulación.
- 8) Al desembarcar el Capitán de Tripulación deberá:
- a) Informar a la Comisión de Control del desembarco de la tripulación;
 - b) Rellenar el impreso para indicar el desembarco de la tripulación;
 - c) Informar a la Comisión de Control de cualquier incidencia o problema de seguridad;
 - d) Registrar e informar al Comité Organizador de cualquier daño a una embarcación compartida.

d. Consideraciones de seguridad especiales para el Remo de Mar

i. Normas Generales de Circulación

1) Remar en el mar fuera de canales y puertos requiere especial atención a las condiciones meteorológicas, mareas, corrientes de agua y tráfico marítimo en general. Los remeros y timoneles deben familiarizarse con las normas generales de navegación marítima internacional, así como con las condiciones específicas de la zona. Si bien el Comité Organizador de una regata tomará todas las medidas razonables para proporcionar condiciones seguras y las medidas de seguridad adecuadas, la responsabilidad final de competir de manera segura recae en cada remero de forma individual y, cuando corresponda, en los técnicos de su equipo.

ii. Normas importantes para remar en el mar

Las embarcaciones de remo no deben obstaculizar el paso de:



- 1) Embarcaciones que solo pueden navegar con seguridad en un canal estrecho o vía de acceso;
- 2) Embarcaciones con propulsión mecánica en una vía de circulación;
- 3) Naves con carga pesada.

iii. Evitar colisiones

Cuando dos embarcaciones a remo están en un potencial rumbo de colisión, ambas embarcaciones deben moverse hacia estribor para ceder el paso de la otra embarcación. Para aclarar, "estribor" significa el lado izquierdo de los remeros cuando están sentados en la embarcación (mirando hacia popa).

e. Refugios

Los refugios son puertos y bahías donde las embarcaciones pueden encontrar refugio fácilmente en condiciones climatológicas adversas y donde los miembros de la tripulación pueden desembarcar de manera segura. Dichos refugios deben ser dados a conocer por el Comité Organizador a todas las tripulaciones como parte de la información que se les da. Los refugios pueden depender de las mareas, el viento y la corriente. Según las condiciones, una zona puede considerarse un refugio solo en un momento determinado del día y puede ser peligrosa e inaccesible en otros momentos. Cualquiera que sea la ruta seguida por los remeros, deben conocer todas las posibilidades de acceso a los refugios de acuerdo con las posibilidades de navegación de su embarcación.

f. Volcado

Las tripulaciones deben practicar regularmente simulacros de volcado y familiarizarse con todos los pasos a seguir en caso de volcar para garantizar la seguridad de la tripulación.

g. Cualquier miembro del Jurado podrá prohibir a cualquier tripulación salir al agua si considera que la tripulación constituye un peligro para sí misma o para otras tripulaciones. En caso de controversia, el Presidente del Jurado resolverá la cuestión.

20. Sistema de Progresión World Rowing (Regla 57)

a. Si el número de tripulaciones que participan en una prueba de Remo de Mar excede del número de embarcaciones que pueden alinearse en la salida



al mismo tiempo de acuerdo con la Regla 15 o excede del número de embarcaciones disponibles para la final, se utilizará un sistema de progresión para determinar a los finalistas. La progresión se determinará por puestos y no por tiempos.

b. El número de tripulaciones en cada eliminatoria será lo más parejo posible y, en principio, progresarán el mismo número de tripulaciones de cada eliminatoria a la siguiente ronda.

c. El Comité Organizador en el caso de regatas internacionales de Remo de Mar, y World Rowing en el caso de Campeonatos del Mundo, podrá establecer un límite en el número de embarcaciones por cada manga y/o en el número de embarcaciones que progresen a la final. En principio, el número mínimo de embarcaciones en la final debe ser de ocho (8) en cualquier modalidad y el máximo será igual al número de embarcaciones disponibles o al espacio disponible. Dicha información se incluirá en la Normativa de Regata y se incluirá en todas las notificaciones proporcionadas a las tripulaciones antes de la regata.

d. Regatas del Campeonato del Mundo de Remo de Mar: se utilizará el sistema de Progresión de World Rowing para Remo de Mar.

21. Sorteo y Determinación de las Calles (Reglas 59 y 60)

Cuando sea necesario realizar una fase previa de eliminatorias, se realizará un Sorteo, supervisado por el Jurado, que asignará las tripulaciones a cada eliminatoria.

a. Salidas flotantes: no habrá calles asignadas para las salidas flotantes.

b. Salidas en playa: para las salidas en playa en las que la línea de salida no sea perpendicular a la primera baliza de giro, las posiciones de salida de las tripulaciones se asignarán de la siguiente manera:

i. Ronda preliminar -

1) Cuando no haya cabezas de serie, la asignación se hará por sorteo, supervisado por el Jurado.

2) Si hay cabezas de serie, sólo durante la primera ronda, las tripulaciones mejor clasificadas, saldrán de la posición más cercana al primer punto de giro.



ii. Cuando haya habido una ronda preliminar, las posiciones para las posteriores rondas se asignarán en función de la clasificación de las tripulaciones en la ronda anterior, siendo las tripulaciones mejor clasificadas las que salgan de la posición más cercana al primer punto de giro.

22. Condiciones climatológicas adversas (Regla 63)

El Presidente del Jurado, en comunicación con el Director de Regata y el Comité Organizador, tomará todas las decisiones concernientes a retrasos, aplazamientos o cancelación de regatas, o de cambios en el recorrido, como consecuencia de condiciones meteorológicas adversas u otros aspectos relacionados con la seguridad de los remeros y del personal en el agua o con la equidad del recorrido.

Esto puede incluir la reducción del número máximo de embarcaciones por manga. Si el número de embarcaciones en una manga se reduce en virtud de esta Regla, el Presidente del Jurado podrá utilizar la clasificación en las eliminatorias preliminares para montar las mangas o, si no ha habido eliminatorias preliminares, deberá ser usada la clasificación de la tripulación emitida por la federación.

23. En la Salida (Regla 66)

No habrá zona de salida en las pruebas de Remo de Mar. Las tripulaciones son responsables de su propio material en caso de desperfectos. Las tripulaciones deben estar próximas a la línea de salida dos minutos antes de su hora de salida.

El Starter puede dar la salida de la manga sin esperar a las tripulaciones ausentes.

24. El Procedimiento de Salida (Regla 67)

a. La Salida (flotante)

Cada embarcación tendrá la libertad de colocarse en su posición en la línea de salida, pero es responsabilidad de cada tripulación asegurarse de que no interfiere con las demás embarcaciones. Cuando esto ocurra o vaya a ocurrir dicha, cada tripulación deberá tomar las medidas adecuadas para evitarlo, pero deberá seguir las instrucciones del Starter o del Árbitro siempre que estos den dichas instrucciones.



El Starter puede ser asistido por otros árbitros bajo la autoridad del Starter. La posición del Starter estará, en principio, aproximadamente 50-100 metros detrás de la línea de Salida y deberá estar de forma que el Starter tenga una visión clara de todas las embarcaciones y de forma que las tripulaciones puedan ver claramente desde la línea de salida las señales del protocolo de salida.

Habrà un Juez de Salida que se colocará exactamente en la línea de Salida en una posición que le permita ver claramente a todas las embarcaciones de la línea de salida.

El Juez de Salida será el responsable de identificar cualquier embarcación que se encuentre en el campo de regatas, es decir, pasada la Línea de Salida en el momento en que se dé la salida. Notificará inmediatamente al Starter y a los Árbitros su decisión al respecto y las tripulaciones infractoras serán notificadas de acuerdo con la Regla 25.

El procedimiento de salida será el siguiente:

i. Será responsabilidad de cada tripulación asegurarse de que ninguna parte de su embarcación haya cruzado la Línea de Salida en el momento en que se dé la salida y el Juez de Salida no dará ninguna indicación a las tripulaciones al respecto antes de que se dé la salida. Las tripulaciones en la zona de Salida deberán en todo momento seguir las instrucciones del Starter o del Árbitro. Cualquier tripulación que no siga dichas instrucciones podrá ser sancionada. Después de dar las señales de 3 minutos, 2 minutos y 1 minuto, respectivamente, según lo dispuesto en este Reglamento, el Starter podrá dar la salida a la hora prevista sin tener en cuenta la posición de ninguna tripulación.

ii. Tres minutos antes de la salida, el Starter deberá simultáneamente:

1) Izar tres bolas en el aire (cada bola debe ser roja con una aspa blanca, será claramente visible desde la línea de salida y no tendrá menos de 50 cm de diámetro); y

2) Hacer sonar 3 bocinazos claros y cortos con una bocina.

iii. Todas las embarcaciones deberán permanecer en las proximidades de la línea de salida. Al término de los 3 minutos se podrá dar la salida incluso si algunas embarcaciones no han llegado a la posición de salida.



iv. Cada tripulación será responsable de estar al tanto del tiempo que queda para la salida. Es responsabilidad de las tripulaciones estar cerca de la línea de salida a la hora de salida y de no provocar una salida falsa. No se darán instrucciones a las tripulaciones con respecto a la alineación a menos que el Juez de Salida considere que hay demasiadas embarcaciones que hayan pasado la línea de salida y que la regata no puede comenzar de manera segura o equitativa.

v. Dos minutos antes de la salida, el Starter deberá simultáneamente:

- 1) Dejar caer una de las tres bolas izadas; y
- 2) Hacer sonar dos bocinazos claros y cortos con una bocina.







vi. Un minuto antes de la salida, el Starter deberá simultáneamente:

- 1) Dejar caer una de las dos bolas restantes; y
- 2) Hacer sonar un bocinazo claro y corto con una bocina.





vii. A la hora de Salida, el Starter dará la salida de forma que simultáneamente:

- 1) Deje caer la bola restante; y
- 2) Haga sonar un bocinado largo con la bocina.

viii. La bola deberá bajar exactamente 3 minutos después del comienzo del procedimiento de salida. El momento exacto en el que se considera que se da la salida es en el que la última bola comienza a bajar. Tabla resumen del procedimiento de salida (flotante)

| Tiempo | Señales visuales | | Señales acústicas | |
|-------------|---|---------------------------------|---|----------------------------|
| - 3 minutos |  | 3 bolas (rojas con aspa blanca) |  | 3 pitidos cortos |
| - 2 minutos |  | 2 bolas (rojas con aspa blanca) |  | 2 pitidos cortos de bocina |
| - 1 minuto |  | 1 bola (roja con aspa blanca) |  | 1 pitido corto de bocina |



| | | | | |
|---------------------|--|---|--|--|
| SALIDA |  ↓ Caida | Bajada de la última bola (roja con aspa blanca) |  LARGO | 1 pitido largo de bocina |
| Salida falsa masiva |  Ondeando | Starter ondeando bandera roja |  x repetido | Repetición de pitidos cortos de bocina |

ix. Si el Juez de Salida considera que muchas tripulaciones están traspasando la línea de Salida a la hora de salida programada, o si muchas tripulaciones llegan tarde a la Salida por causas ajenas, es responsabilidad exclusiva del Juez de Salida decidir si retrasa la Salida. También, el Starter puede dar la salida a la manga en la hora prevista y, si corresponde, puede sancionar según lo dispuesto en estas Reglas, Normativas y Reglamentos.

b. La Salida (Salida en playa)

i. Las embarcaciones se alinearán en la playa cerca de la orilla. Si se ha asignado la posición de salida a las embarcaciones según la Regla 21, las embarcaciones se alinearán y saldrán de acuerdo con esas posiciones.

ii. Encargados de sujetar las embarcaciones - Habrá hasta dos encargados de sujetar la embarcación por tripulación. Dichos encargados serán, en principio, dotados por los equipos y serán reconocidos como miembros de apoyo oficiales de la tripulación. La función de estos encargados es la de ayudar a la tripulación tanto en la salida como en la llegada en la orilla de la playa. Los encargados de cada tripulación deben usar uniformes a juego o un peto que cumpla con las Reglas de Publicidad y que se distingan claramente de la tripulación. En condiciones malas y a discreción del Presidente del Jurado, se podrá aumentar el número de encargados de sujetar las embarcaciones. Los encargados de sujetar las embarcaciones no podrán embarcar en la embarcación en ningún momento, pero podrán ayudar a la tripulación de cualquier otra forma, incluyendo la colocación del timón, etc. Cuando las tripulaciones regresen a la playa, podrán sujetar la embarcación para disminuir su velocidad al llegar a la playa y que un miembro de la tripulación desembarque para ir corriendo hasta la llegada. Los encargados de sujetar las embarcaciones deberán cumplir con cualquier instrucción dada por los



árbitros de la regata y cumplirán en todo momento el Código de Regatas. Los encargados de sujetar las embarcaciones ayudarán a las tripulaciones a tomar la mejor enfilación para la tripulación al embarcar y desembarcar. Los encargados de sujetar las embarcaciones no deben subirse a la embarcación ni situarse en ninguna posición en la que el agua les pase por encima de sus hombros estando de pie mientras tocan el fondo.

iii. Cuando el Starter ordene a las tripulaciones que pongan sus embarcaciones en el agua (24) b) vii) 3), mantendrán sus embarcaciones a una distancia aproximada de 8m hasta el borde del agua. Durante una Salida en Playa, todos los miembros de la tripulación deberán situarse en el agua junto a su embarcación y no deberán comenzar a embarcar ni tener ninguna parte del torso o las piernas de ningún remero dentro o sobre la embarcación antes de que se haya dado la salida.

iv. El Starter ordenará entonces a las tripulaciones que se preparen y coloquen sus embarcaciones en la línea. El Juez de Salida será el único que diga si las embarcaciones están en línea.

v. Es responsabilidad de cada tripulación asegurarse de no interferir con otras embarcaciones. Cuando dicha interferencia ocurra o vaya a ocurrir, cada tripulación debe tomar las medidas adecuadas para evitarla, pero deberá seguir las instrucciones del Starter o del Árbitro siempre que se así le sea indicado. Una tripulación que cause una interferencia podrá ser sancionado por el Starter o el Árbitro.

vi. El Starter puede ser asistido por otros árbitros bajo la autoridad del Starter. La posición del Starter será aquella en la que tenga una visión clara de todas las embarcaciones y desde la que el protocolo de salida sea claramente visible para todos los remeros de la manga.

El Starter informará a las tripulaciones cuando falten cinco, cuatro y tres minutos para la hora de salida.

Habrà un Juez de Salida que se ubicará de tal forma que le permita cumplir adecuadamente con sus funciones. El Presidente del Jurado podrá asignar Jueces de Salida adicionales para este propósito. El Juez de Salida será el responsable de identificar a cualquier tripulación cuyos miembros comiencen a embarcar a su embarcación antes de que se dé la salida.

vii. El procedimiento de salida para las salidas en playa será el siguiente:



- 1) Las Tripulaciones deben estar en sus posiciones de salida y bajo las órdenes del Starter dos minutos antes de su hora de salida.
- 2) El Starter puede sancionar a una tripulación que llegue tarde a la salida y puede dar la salida de la manga sin tener en cuenta a los ausentes.
- 3) Cuando falten dos minutos para la salida, el Starter dirá "¡Dos minutos!" Posteriormente, el Starter pedirá a las tripulaciones que coloquen sus embarcaciones en el agua, diciendo "Pongan las embarcaciones en el agua". Una vez dada la orden de colocar las embarcaciones en el agua, las tripulaciones quedan a las órdenes del Starter y éste puede dar la salida de la regata en cualquier momento.
- 4) En el momento de dar la Salida, el Starter deberá estar claramente visible. El Starter dirá "¡Atención!" y después de una pausa clara, dará la salida bajando la bandera de salida con un movimiento hacia abajo, simultáneamente haciendo sonar un bocinazo largo.

El momento exacto de la salida será cuando la bandera comience a bajar.

c. Retrasos de la Salida

Cuando la salida de una modalidad específica se retrase por cualquier motivo, el Starter informará a esa modalidad o modalidades del retraso. Cuando toda la regata se va a retrasar:

- i. En el caso de una salida en mar, el Starter bajará todas las bolas y después de avisar a las tripulaciones que están esperando comenzará de nuevo el protocolo de cuenta regresiva de 3 minutos de acuerdo con la nueva hora de Salida.
- ii. En el caso de una salida en playa, después de asegurarse de que las tripulaciones están en posición y listas, el Starter procederá con el protocolo de Salida de acuerdo con la nueva hora de Salida. Cuando dicha demora sea inferior a dos minutos y las embarcaciones ya se hayan movido hacia el agua, el Starter no está obligado a decir nuevamente "¡Dos minutos!" pero puede continuar con la Salida diciendo "¡Atención!" y luego, después de una pausa clara, dar la Salida.

25. Salida Falsa (Regla 65)



a. Salida Flotante - Una tripulación comete una salida falsa cuando cualquier parte de su embarcación, bote o equipamiento ha traspasado la Línea de Salida y se encuentra dentro del campo de regatas en el momento en que se da la Salida.

i. Cuando el Juez de Salida pueda identificar a todas las tripulaciones que cometieron una salida falsa, se declarará salida falsa individual y se sancionará a cada una de las tripulaciones.

ii. Cuando el Juez de Salida no pueda identificar a todas las tripulaciones que cometieron una salida falsa, el Juez de Salida declarará una salida falsa múltiple.

b. Salida en playa - Una tripulación comete una salida falsa si cualquier miembro de la tripulación comienza a embarcar o si alguna parte del torso o las piernas de cualquier remero están dentro o sobre la embarcación antes de que se dé la Salida.

c. El Juez de Salida será el único juez en determinar una salida falsa.

d. Consecuencias de una Salida Falsa

i. Salida falsa individual

1) Salida Flotante – En una regata con Salida Flotante, en la que el Juez de Salida puede identificar a cada tripulación que ha cometido una salida falsa, el Juez de Salida permitirá que continúe la manga. Cualquier equipo que cometa una salida falsa será sancionado con una penalización de tiempo de 2 minutos. Cuando las condiciones lo permitan, se izará una sola bola para indicar que una o más tripulaciones tendrán una penalización de tiempo por salida falsa.

2) Salida en Playa - Durante una Salida en Playa, en el caso de una salida falsa, el Starter no detendrá la manga. Cualquier tripulación que cometa una salida falsa será sancionada con una penalización de tiempo de 2 minutos.

ii. Salida falsa múltiple

1) Si durante una salida flotante el Juez de Salida no puede identificar a todas las tripulaciones que han cometido una salida falsa, indicará al Starter que detenga la manga y dé la salida de nuevo. El Starter detendrá la manga



levantando una bandera roja y haciendo sonar de forma repetida bocinazos cortos y dará la salida de nuevo sin sancionar a nadie.

2) Cuando hay una salida falsa múltiple causada por las condiciones meteorológicas u otras causas externas, pero en la que el Juez de Salida considera que la salida ha sido justa, puede aconsejar al Starter que permita seguir la manga sin sancionar a las tripulaciones.

26. Responsabilidad de los remeros (Regla 70)

a. Todas las tripulaciones competirán de acuerdo con el Código de Regatas. Si una tripulación no cumple con el Reglamento, incluso si impide o interfiere con otra embarcación u obtiene alguna ventaja de ello, puede ser sancionada.

b. Para poder aparecer en la clasificación final de una prueba, todas las tripulaciones deberán girar en todos los puntos de giro en la dirección correcta y deberán completar el recorrido completo según lo estipulado por el comité organizador. Las tripulaciones que no completen todo el recorrido no serán clasificadas y aparecerán en los resultados como DNF.

c. Una tripulación que por cualquier motivo no complete todo el recorrido (Regla 26) b)) tiene el deber de comunicárselo al Juez de Llegada u otro Árbitro o al comité organizador al finalizar la manga.

d. En el caso de una Llegada en Playa, las tripulaciones que regresen a la playa deben hacer todo lo posible para mantener su embarcación bajo control en una posición vertical con todos sus miembros en contacto con la embarcación hasta llegar a la playa. En caso de que la embarcación vuelque mientras regresa a la playa, la tripulación es responsable de garantizar que todos sus miembros y el material estén seguros, y dicha responsabilidad tendrá prioridad sobre la finalización de su manga.

27. Interferencia (Regla 71)

a. Interferencia

Una tripulación causa una interferencia a otra:

- i. si cambia de rumbo para evitar que otra tripulación lo adelante;
- ii. si no da paso cuando lo es requerido según este Reglamento;



iii. si provoca un abordaje con otra tripulación al no dar paso según lo establecido en este Reglamento.

b. Cualquier miembro del Jurado que observe una interferencia podrá sancionar de forma adecuada a esa tripulación.

c. Colisión severa

Una colisión severa ocurre cuando una tripulación interfiere con otra, dando como resultado:

i. Lesión a cualquier tripulante;

ii. Daños a la otra embarcación;

iii. Un remero de la otra embarcación es golpeado por las palas de la embarcación trasgresora;

iv. Forzar a salirse del campo de regatas a la otra embarcación,

v. Hacer que la otra embarcación se salta un punto de giro;

vi. Hacer que la otra embarcación choque con un obstáculo.

d. Cualquier miembro del Jurado que observe a una tripulación causar una colisión severa (tal como se define) sancionará a esa tripulación con una Penalización de Tiempo de 60 segundos o, en los casos graves de una infracción flagrante, le mostrará una tarjeta roja y excluirá de la regata al equipo infractor (EXC).

e. No existe derecho de objeción ni reclamación por parte de una tripulación a una sanción impuesta por haber interferido con otra tripulación o haber causado una colisión severa.

f. Reglas para ceder el paso

Cuando tres o más embarcaciones están a la par y un timonel considera que no hay suficiente espacio entre su embarcación y las demás, el timonel puede llamar por su número de embarcación a uno de los tripulantes y decir "(Número de barco --!)" -"¡Atención!" - "¡¡Ceda el paso!!", y la embarcación avisada debe cambiar su rumbo lo suficiente como para dejar suficiente espacio a la embarcación solicitante o puede ser sancionada por el Árbitro.



Ninguna embarcación o embarcaciones puede causar deliberadamente o de otro modo una interferencia a otra embarcación que esté en un rumbo hacia un punto de giro u otra señalización del rumbo.

Si dos o más tripulaciones cooperan para causar desventaja a otra tripulación o tripulaciones o para ayudar a otra tripulación o tripulaciones, todas las tripulaciones de los clubes o federaciones involucradas en dicha acción cooperativa podrán ser descalificadas (DSQ).

g. Adelantamiento

i. Es responsabilidad de la tripulación que adelanta a otra tripulación evitar una colisión severa con la tripulación adelantada;

ii. una tripulación que está siendo adelantada no debe obstruir el curso de la tripulación que está adelantando.

h. Vuelta alrededor de un punto de giro

i. Al dar la vuelta a un punto de giro, las tripulaciones pueden tocar las señalizaciones de giro con su embarcación o remos, pero la quilla de la embarcación debe pasar alrededor del lado designado de la señalización de giro.

ii. En los puntos de giro, es responsabilidad de cada tripulación evitar colisiones severas con otras tripulaciones y aplicar las reglas de adelantamiento.

iii. Las tripulaciones son responsables de su propio rumbo.

iv. Para poder aparecer en la clasificación final de una prueba, todas las tripulaciones deben dar la vuelta a todos los puntos de giro en la dirección correcta y deben completar el recorrido completo según lo designado por el comité organizador. Las tripulaciones que no completen el recorrido completo no serán clasificadas y aparecerán en los resultados como DNF.

28. Llegada de una Regata (Regla 73)

a. Llegada flotante - una tripulación ha terminado la regata cuando la proa de su embarcación ha cruzado la línea de llegada situada entre las dos señalizaciones de la línea de llegada. Todos los miembros de la tripulación deben comenzar y finalizar la regata.



b. Llegada en playa: una tripulación ha terminado la regata cuando un miembro de la tripulación ha cruzado la línea de llegada o tocado la bandera o presionado un botón en la playa según se requiera. Para las regatas con llegada en playa, todos los tripulantes de cada embarcación deben salir y llegar a la playa.

c. Una tripulación que no cumpla con estas obligaciones no será clasificada en la regata y su resultado se mostrará como DNF.

d. Una regata finaliza cuando el Árbitro lo indica levantando una bandera blanca o confirma el resultado de otra manera.

29. Desempates (Regla 74)

Cuando el orden de llegada entre dos o más tripulaciones es demasiado ajustado como para determinar cualquier diferencia, el resultado se declarará como empate entre las tripulaciones involucradas. Si hay un empate, se procederá de la siguiente forma:

a. En cualquier ronda preliminar, si se produce un empate entre tripulaciones y si solo una de ellas pasara a la siguiente ronda, entonces, con la condición de que haya suficientes embarcaciones disponibles para este propósito, todas las tripulaciones involucradas en el empate avanzarán a la siguiente ronda. Si no hay suficientes embarcaciones disponibles, el Presidente del Jurado y el Director de Regata, en presencia de los Capitanes de Tripulación involucrados, realizarán un sorteo al azar entre las tripulaciones involucradas en el empate para determinar cuál de esas tripulaciones progresa, hasta el número de embarcaciones disponibles para este fin.

b. En una final, si se produce un empate entre tripulaciones, se les otorgará el mismo puesto en la clasificación final y los siguientes puestos quedarán vacantes. Si la posición empatada es una posición de medalla, el comité organizador proporcionará medallas adicionales.

30. Sanciones (Regla 65)

En caso de que no se cumplan las normas, un miembro del Jurado podrá imponer las sanciones correspondientes. Las posibles sanciones son:

a. Reprimenda, la cual es una amonestación oral con la que se advierte al remero o a la tripulación de que tiene una conducta que infringe el Reglamento y que esta infracción puede tenerse en cuenta a la hora de



considerar una sanción adecuada para cualquier otra infracción durante esa regata. Esta será una sanción apropiada cuando la infracción no requiera de una mayor sanción.

b. Penalización de tiempo, la cual es una sanción aplicada a una tripulación que infringe el Reglamento. La tripulación infractora cumplirá con una penalización de tiempo cumpliendo con uno de los siguientes requisitos:

- i. Completar una especificada vuelta de penalización;
- ii. Completar un número específico de giros de penalización;
- iii. Pasar el tiempo de la penalización en una zona de penalización designada;
o
- iv. Cuando ninguna de las anteriores opciones sea posible, sumar el tiempo de la penalización al tiempo de llegada de la tripulación.
- v. La sanción de tiempo aplicable en una regata se notificará a las tripulaciones en la reunión de Capitanes de Tripulación antes de la regata de manera que se garantice que todas las tripulaciones conocen el tipo de sanción de tiempo a aplicarse.

c. Tarjeta Amarilla que es una amonestación por una infracción del Reglamento:

- i. Una Tarjeta Amarilla se aplicará en la próxima manga en la que compita esa tripulación en esa regata. Expirará solo cuando la manga haya concluido y, por lo tanto, seguirá aplicándose en el caso de un aplazamiento o repetición de esa manga.
- ii. Un equipo que reciba dos Tarjetas Amarillas durante la misma manga recibirá una Tarjeta Roja y será excluido de la prueba.

d. Relegación (REL) la cual coloca a una tripulación en la última posición de una manga según se establece específicamente en este Reglamento y Normativas;

e. Tarjeta Roja o Exclusión (EXC) que excluye a la tripulación de todas las rondas de la prueba en cuestión. Esta sanción es por una infracción grave y/o reiterada del Reglamento que permite que la tripulación infractora no participe más en la prueba.



f. Descalificación (DSQ) que descalifica a un remero o a una tripulación de todas las pruebas de la regata.

i. Esta sanción es para la infracción más grave del Reglamento que justifica la retirada de la regata.

ii. Cuando un remero es descalificado, ese remero no puede volver a participar en la regata.

iii. Cuando un remero es descalificado en el momento en que según las Reglas 48 y 49 sólo permiten las sustituciones en una tripulación por razones médicas, entonces el remero no podrá ser sustituido y la tripulación de la que es parte ese remero será excluida de todas las rondas de la prueba en cuestión.

iv. Cuando una tripulación sea descalificada, ningún miembro de esa tripulación podrá volver a participar en ninguna prueba de la regata.

Los miembros del Jurado también podrán solicitar que se permita a una tripulación que ha sido interferida pasar a la siguiente ronda de una prueba (en caso de que haya dichas rondas) si considera que, de no haber sido por la interferencia, la tripulación habría progresado por su propia cuenta.

31. Culminación de las Sanciones de Tiempo

a. En el caso de una llegada flotante, una tripulación sancionada con una Penalización de Tiempo debe aplicar la sanción (ya sea una vuelta de penalización o giros de penalización) antes de cruzar la línea de llegada.

b. En el caso de una llegada en playa en la que haya una zona de penalización, una tripulación que haya sido sancionada con una Penalización de Tiempo deberá cumplir la Penalización de Tiempo estando el tiempo de penalización notificado en la zona de penalización antes de cruzar la línea de llegada bajo la supervisión y dirección del Árbitro de Sanciones.

c. Se excluirá (EXC) a una tripulación que no cumpla con la total aplicación de una sanción de tiempo que implique una vuelta de sanción, giros de sanción o tiempo en la zona de sanción antes de cruzar la línea de llegada.

d. Árbitro de Sanciones

i. El Árbitro de Sanciones controlará de forma centralizada la progresión de las tripulaciones por el recorrido y registrará en tiempo real cualquier penalización

de tiempo u otras sanciones impuestas por el Starter, el Árbitro(s) y cualquier Juez de Giro de un Punto Clave.

ii. El Árbitro de Sanciones se asegurará de que cualquier tripulación que incurra en una Sanción de Tiempo sea notificada de esa sanción de tiempo tan pronto como sea posible después de que se haya producido dicha sanción de tiempo.

iii. El Árbitro de Sanciones se asegurará de que las tripulaciones apliquen la sanción de la Penalización de Tiempo.

iv. El Árbitro de Sanciones puede ser asistido por otros miembros del Jurado o por los NTO que desempeñen funciones como Árbitro de Sanciones.

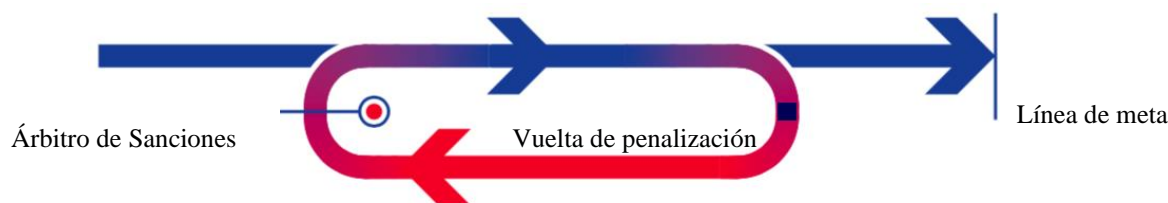
e. Llegada flotante – Vuelta de Penalización o Giros de Penalización

i. En el caso de una Llegada flotante, se establecerá una vuelta de penalización o un giro de penalización para que las tripulaciones cumplan la(s) penalización(es) de tiempo.

1) Vuelta de penalización

a. Cuando la Penalización de Tiempo sea la aplicación de una vuelta de penalización, esa vuelta de penalización se colocará cerca de la línea de llegada, idealmente entre la última boya de giro y la línea de llegada, según el diseño del campo de regatas.

b. El Árbitro de Sanciones se colocará al final de la vuelta lo más alejado de la línea de llegada.



2) Giros de Penalización

a. Cuando la Penalización de Tiempo sea por giros de penalización, dichos giros de penalización se realizarán en un área designada entre la última boya de giro y la línea de llegada, pero fuera del recorrido del campo.



b. Una tripulación a la que se le ha sancionado con una Penalización de Tiempo deberá completar dos giros completos (un total de 720 grados) por cada Penalización de Tiempo incurrida.

c. El Árbitro de Sanciones se colocará de forma en la que pueda confirmar que la tripulación infractora sancionada con una penalización de tiempo llegue al área designada para realizar los giros de penalización.

ii. Cuando una tripulación sancionada con una Penalización de Tiempo llegue a la posición del Árbitro de Sanciones, el Árbitro de Sanciones nombrará el nombre de la tripulación y el número de vueltas o giros de penalización que debe completar. El nombre de la tripulación y el número de vueltas o giros también se mostrarán en una pizarra que deberá ser visible para la tripulación.

iii. En principio, el Árbitro de Sanciones anotará la hora en que la tripulación pasa por primera vez y la hora en que la tripulación regresa al campo de regatas después de haber completado las vueltas o los giros de penalización requeridos.

iv. Una tripulación que complete la Penalización de Tiempo mediante una vuelta o giros de penalización deberá ceder el paso a las demás tripulaciones cuando regrese al campo de regatas.

f. Llegada en playa - Zona de Penalización de Tiempo

i. En caso de llegada en playa con zona de penalización, dicha zona de penalización se situará en la playa entre el lugar donde el corredor de la tripulación desembarque y la línea de llegada.

ii. Después de que el corredor desembarque de la embarcación, el Árbitro de Sanciones informará al corredor de la tripulación que ha recibido una Penalización de Tiempo el tiempo total que debe cumplir en la zona de penalización diciendo (por ejemplo) "Tripulación X, zona de penalización, 1 minuto". El nombre de la tripulación y el tiempo que debe cumplir en la zona de penalización también se mostrarán en una pizarra que deberá ser visible para el corredor de la tripulación.

iii. El corredor entrará en la zona de penalización. El Árbitro de Sanciones cronometrará el tiempo de penalización cuando el corredor haya entrado en la zona de penalización.



iv. Después de que el corredor haya estado en la zona de penalización durante el tiempo requerido, el Árbitro de Sanciones dirá "¡Tripulación X, VA!" momento en el que el corredor podrá completar el recorrido corriendo hasta la línea de llegada.

g. Además de informar al Árbitro de Sanciones que se ha adjudicado una Penalización de Tiempo, el Árbitro, si es posible, avisará a la tripulación en el momento en que le adjudique una Penalización de Tiempo diciéndole a la tripulación:

i. Número de embarcación, y nombre de la tripulación si es posible - (por ejemplo, "¡Embarcación A50 - Australia!")

ii. el motivo de la Penalización de Tiempo - (por ejemplo, "¡Interferencia!"), y

iii. la acción requerida (por ejemplo, "¡Vuelta de Penalización!").

iv. Si el Árbitro que adjudica la Penalización de Tiempo no notifica a la tripulación de la Penalización de Tiempo en ese momento de acuerdo con lo dispuesto, o si la tripulación no escucha esa notificación, no constituirá una base para objeciones, reclamaciones o apelaciones en relación con esa Penalización de Tiempo siempre que se haya informado al Árbitro de Sanciones.

32. Objeciones (Regla 75)

a. No existe derecho de objeción sobre una decisión de un miembro del Jurado sobre adjudicar, o no adjudicar, una sanción por cualquier razón a una tripulación por interferir con otra tripulación o tripulaciones.

b. Objeciones sobre la actuación en una manga

i. Sujeto a 32) a), una tripulación que objeta sobre el desarrollo de su manga debe objetar al Árbitro inmediatamente después de la finalización de la manga, antes de que la tripulación abandone la zona inmediata a la línea de llegada y antes de que el Árbitro levante la bandera blanca.

ii. La tripulación le indicará al Árbitro que desea realizar una objeción levantando el brazo de un miembro de la tripulación.

iii. La tripulación que objeta no abandonará la zona de la línea de llegada hasta que el Árbitro haya escuchado su objeción.



c. El Árbitro actuará con la objeción de la siguiente forma:

i. El Árbitro puede rechazar la objeción de la tripulación y levantar la bandera blanca para indicar que la manga fue correcta;

ii. El Árbitro puede aceptar la objeción de la tripulación y levantar la bandera roja para indicar que la manga no fue correcta.

1) En este caso el Árbitro debe dirigirse a los Jueces de Llegada para comunicarles la decisión y las explicaciones necesarias.

2) Los Jueces de Llegada, en tales casos, no anunciarán el resultado oficial de la manga hasta que el Árbitro haya tomado una decisión.

iii. El Árbitro puede decidir buscar más información acerca de la objeción.

1) En este caso, el Árbitro levantará la bandera roja y luego dará los pasos necesarios para resolver los problemas relacionados con la objeción, p.e. consultar con otros jueces, consultar con otras personas, consultar con el Presidente del Jurado, etc.

2) Los Jueces de Llegada, en tales casos, no anunciarán el resultado oficial de la manga hasta que el Árbitro haya tomado una decisión.

33. Reclamaciones (Regla 76)

a. No existe derecho a reclamar una decisión de un miembro del Jurado sobre adjudicar, o no adjudicar, una sanción por cualquier razón a una tripulación por interferir con otra tripulación o tripulaciones.

b. Sujeto a la Regla 33 a) anterior, una reclamación al Comité de Jurado solo puede ser hecha por:

i. una tripulación cuya objeción ha sido rechazada;

ii. una tripulación cuya clasificación en una manga se haya visto afectada por la aceptación de una objeción;

iii. una tripulación dictaminada como DNS (no comenzó) o DNF (no finalizó);

iv. una tripulación que haya sido excluida o descalificada; y

v. una tripulación que impugne los resultados publicados.



c. Dicha reclamación debe ser por escrito y presentada ante el Presidente del Jurado a más tardar una hora después de la finalización de la manga y la publicación de los resultados oficiales.

d. La reclamación debe ir acompañada de un depósito de 100 EUR o su equivalente, cuyo importe se reembolsará si la reclamación es aceptada.

e. El Comité de Jurado decidirá entonces si la reclamación fue fundada. Tomará su decisión antes de la próxima ronda de la prueba en cuestión y, en cualquier caso, a más tardar dos horas después de la última manga del día. La decisión y el motivo se darán por escrito.

f. El Comité de Jurado podrá:

i. Rechazar la reclamación;

ii. Ratificar la reclamación y estipular la medida que sea necesaria para restaurar las opciones de cada tripulación afectada en la manga o para corregir los resultados publicados. Las medidas disponibles para ser aplicadas por el Comité de Jurado son las siguientes:

1) Amonestar a una tripulación;

2) Excluir a una tripulación de la prueba;

3) Descalificar a una tripulación

4) Relegar a un equipo al último lugar de la manga cuando esté específicamente previsto en estas Reglas;

5) Ordenar volver a remar una manga de acuerdo con la Regla 64 entre algunas de las tripulaciones de la manga.

El Comité de Jurado también puede pedir que se permita a una tripulación que ha sido interferida pasar a la siguiente ronda de una prueba (donde se celebren tales rondas) si considera que, de no haber sido por la interferencia, la tripulación habría progresado en su manga por sus propios medios.

g. En una regata del Campeonato del Mundo de Remo de Mar, en el caso de una reclamación procedente de una objeción relacionada con la final de una prueba, el Comité Ejecutivo puede posponer la ceremonia de victoria de esa prueba.



i. Si se ha llevado a cabo la ceremonia de victoria, y si la decisión posterior del Comité de Jurado cambia el resultado final de la prueba, el resultado oficial se cambiará en consecuencia.

ii. Cuando los puestos de medallas se vean afectados, se volverán a otorgar las medallas según sea necesario de acuerdo con la decisión.

Sujeto únicamente a la Regla 77, la decisión del Comité de Jurado sobre tal reclamación será final y no será susceptible de apelación.

34. Apelaciones (Regla 77)

a. Sólo las apelaciones previstas por este Reglamento serán consideradas por el Comité Ejecutivo o sus representantes designados.

b. La decisión del Comité de Jurado que confirme la decisión de un miembro del Jurado será definitiva e inapelable.

c. Sujeto al párrafo b) anterior, una apelación al Comité Ejecutivo contra una decisión del Comité de Jurado solo puede ser presentada por:

i. una tripulación cuya clasificación en una manga se haya visto perjudicada por una decisión del Comité de Jurado; o

ii. una tripulación cuya reclamación en torno a los resultados publicados haya sido rechazada por la el Comité de Jurado.

iii. No existe ningún derecho de apelación para una tripulación que alega que fue sancionada indebidamente por interferir con otra tripulación o tripulaciones durante una manga.

d. Plazos de tiempo y requisitos para presentar una apelación

i. Regatas internacionales de Remo de Mar - cualquier apelación debe presentarse ante el Director Ejecutivo dentro de los tres días posteriores a la fecha en que se notificó la decisión apelada a esa tripulación, club o federación;

ii. Regatas del Campeonato del Mundo de Remo de Mar - Cualquier apelación deberá presentarse en la Oficina de World Rowing de la regata dentro de la hora siguiente a la publicación de los resultados oficiales de la manga tras la decisión del Comité de Jurado.



iii. La apelación se hará por escrito especificando:

- 1) La tripulación que presenta la apelación;
- 2) La resolución apelada;
- 3) los motivos que se presentan para la apelación.

iv. La apelación debe ir acompañada de un depósito de 200 EUR o su equivalente, que se reembolsará si se admite la apelación.

v. El Comité Ejecutivo valorará la apelación y podrá:

- 1) Rechazar la apelación;
- 2) Admitir la apelación y proveer las medidas de amparo que el Comité de Jurado tuvo a su disposición según lo considere justo y apropiado.

Si la decisión del Comité Ejecutivo sobre la apelación cambia el resultado final de la prueba, los resultados oficiales se cambiarán en consecuencia.

vi. En una regata del Campeonato del Mundo de Remo de Mar:

- 1) Cuando la apelación se refiera a una ronda preliminar de una prueba, el Comité Ejecutivo tomará su decisión antes de la siguiente ronda de esa prueba.
- 2) Cuando la decisión del Comité Ejecutivo sobre la apelación cambie el resultado final de la prueba:
 - a) los resultados oficiales se modificarán en consecuencia; y
 - b) cuando las colocaciones de medallas se vean afectadas, las medallas se volverán a otorgar según sea necesario de acuerdo con la decisión.
- 3) Como norma general, la ceremonia de victoria no se pospondrá por una apelación.

e. Las decisiones del Comité Ejecutivo sobre este Reglamento son inapenables.

35. Comisión de Control (Regla 81)

Además de sus otras funciones, la Comisión de Control en las pruebas de Remo de Mar comprobará la correcta exposición de los números de las



embarcaciones y que los números que deben llevar los miembros de la tripulación sean visibles y anotará los detalles requeridos por la Regulación 18.

36. El Starter y el Juez de Salida (Regla 82)

El Starter y el Juez de Salida se asegurarán de que se siga el procedimiento de salida correcto.

No habrá alineador. A excepción de una salida en playa, el Juez de Salida no estará obligado a dar instrucciones a ninguna tripulación sobre su alineación en la Salida. Es responsabilidad de las tripulaciones no estar dentro del campo de regatas pasada la línea de salida en el momento en que se da la salida.

37. El Árbitro (Regla 83)

El Presidente del Jurado, en consulta con el Director de Regata, decidirá el número de Árbitros para supervisar cada manga. Cuando haya más de un Árbitro, los Árbitros tendrán el mismo estatus en sus áreas de responsabilidad.

El Árbitro velará por el buen desarrollo de la manga y la seguridad de los remeros. En particular, observará si alguna tripulación obtiene alguna ventaja o sufre alguna desventaja de sus oponentes o de factores externos y puede imponer sanciones apropiadas a las tripulaciones infractoras. El Árbitro no dará ninguna indicación de dirección a las tripulaciones. No obstante, se encargará de evitar accidentes.

Todas las embarcaciones de los Árbitros en activo deberán llevar una bandera o indicador para distinguirlos de las otras embarcaciones.

Si es necesario, el Árbitro puede imponer sanciones durante la manga. También podrá detener la manga, imponer las penalizaciones necesarias y ordenar la reanudación de la manga, ya sea desde el inicio o desde cualquier otro punto, inmediatamente o a posterior. En este último caso, decidirán la nueva hora de salida en consulta con el Presidente del Jurado e informarán a las tripulaciones afectadas.

Cuando el Árbitro tenga serias dudas sobre si la obstrucción afectó al resultado de la manga, o si considera que la consecuencia de la obstrucción no fue significativa o no es una infracción según este Reglamento, puede negarse a tomar cualquier acción o puede actuar de la forma que considere según las circunstancias.



El Árbitro también puede permitir que la manga continúe y excluir a un equipo o equipos después de que la manga haya finalizado. Si a una tripulación se le va a sancionar con una vuelta de penalización, un giro de penalización o una Penalización de Tiempo a cumplirse en una zona de penalización, el Árbitro deberá informar inmediatamente al Árbitro de Sanciones.

38. Árbitro de Puntos de Giro Importantes

El(los) Árbitro(s) de Puntos de Giro Importantes deberá(n) controlar a las tripulaciones en los Puntos de Giro Importantes. Determinarán si existe una colisión grave entre tripulaciones y decidirán la sanción adecuada que se impondrá a la tripulación culpable o podrán decidir que no se imponga ninguna sanción. Al imponer una sanción, deberán informar al Árbitro de Sanciones sobre la penalización de tiempo impuesta.

39. Árbitro de Sanciones

El Árbitro de Sanciones asumirá las funciones establecidas anteriormente en este Reglamento.

40. Jueces de Llegada (Regla 84)

Los Jueces de Llegada determinarán el orden en que las proas de las embarcaciones cruzan la línea de llegada.

En el caso de una llegada en playa, determinarán el orden en que el remero o remeros designados lleguen a la línea de llegada o toquen la bandera o presionen el botón requerido para terminar la manga.

Se cerciorarán de que la manga transcurrió en orden. Serán los encargados de validar los resultados.

41. Casos excepcionales (Regla 86)

Si fuera necesario tomar decisiones en casos excepcionales, el Presidente del Jurado nombrará y presidirá un órgano para tomar tales decisiones.

En una regata del Campeonato del Mundo de Remo de Mar, el Comité Ejecutivo o su delegado tomará las decisiones en los casos excepcionales.