



REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA
DE PIRAGÜISMO



Consejo
Superior
de Deportes

Real Federación Española de Piragüismo

REGLAMENTO KAYAK DE MAR

ÍNDICE

TÍTULO PRIMERO: CONSIDERACIONES GENERALES

CAPITULO PRIMERO: DEFINICIÓN Y OBJETIVO

Artículo 1. Competiciones de Kayak de Mar

TÍTULO SEGUNDO: DE LOS TIPOS DE COMPETICIÓN

Artículo 2. Tipos de competiciones

Artículo 3. Categorías y modalidades

TÍTULO TERCERO: DE LOS DEPORTISTAS

Artículo 4. Inscripción

Artículo 5. Participación

TÍTULO CUARTO: DEL MATERIAL

CAPITULO SEGUNDO: EQUIPAMIENTO

Artículo 6. Modelo de embarcaciones

Artículo 7. Numeración de las embarcaciones y palistas

CAPITULO TERCERO: CONTROL DEL MATERIAL

Artículo 8. Control de embarcaciones

Artículo 9. Equipos y Medidas de seguridad

TÍTULO QUINTO: DE LA ORGANIZACIÓN

CAPITULO CUARTO: ASPECTOS ORGANIZATIVOS

Artículo 10. Distancias

Artículo 11. Recorridos

Artículo 12. Comité de Competición

CAPITULO QUINTO: JUECES Y ÁRBITROS

Artículo 13. Jueces y Árbitros

Artículo 14. Funciones, deberes y obligaciones específicos de jueces y árbitros

CAPITULO SEXTO: TÉCNICOS Y EXPERTOS

Artículo 15. Técnicos y Expertos

TÍTULO SEXTO: DE LAS NORMAS

CAPITULO SEPTIMO: NORMAS DE COMPETICIÓN

Artículo 16. Salidas

Artículo 17. Procedimiento en las salidas

Artículo 18. Interrupciones en las salidas

Artículo 19. Señalización del campo de regatas

Artículo 20. Ciabogas

Artículo 21. Adelantamientos

Artículo 22. Colisiones o desperfectos

Artículo.23. Vuelco y asistencias

[Artículo 24. Llegadas](#)
[Artículo 25. Cierre de control](#)
[Artículo 26. Puntuación en la competición](#)
[Artículo 27. Descalificaciones](#)
[Artículo 28. Títulos](#)

OTRAS DISPOSICIONES

[DISPOSICIONESADICIONALES](#)
[DISPOSICIÓNDEROGATORIA](#)
[DISPOSICIÓNTRANSITORIA](#)
[DISPOSICIÓNFINAL](#)
[DILIGENCIAFINAL](#)

ABREVIATURAS

RFEP	Real Federación Española de Piragüismo
ICF	Federación Internacional de Piragüismo
ECA	Asociación Europea de Piragüismo
COE	Comité Olímpico Español
CSD	Consejo Superior de Deportes
FFAA	Federaciones Autonómicas
CTNA	Comité Técnico Nacional de Árbitros
DB10	Barco dragón con 10 competidores
DB20	Barco dragón con 20 competidores
ITO	Árbitro Internacional
DNS	No toma la salida
DSQ	Descalificación en una prueba
DNF	No ha acabado la prueba
DQB	Descalificación por comportamiento antideportivo
CC	Comité de Competición
JD	Junta Directiva
CD	Comisión Delegada
JJPP	Jóvenes Promesas

TÍTULO PRIMERO: CONSIDERACIONES GENERALES

CAPITULO PRIMERO: DEFINICIÓN Y OBJETIVO

Artículo 1. COMPETICIONES DE KAYAK DE MAR

El objetivo de una competición de kayak de mar es que los palistas compitan entre sí en un recorrido designado en aguas abiertas o mar abierto y debidamente autorizado por las Autoridades Marítimas, a completar en el menor tiempo posible respetando el recorrido y las normas correspondientes. En casos excepcionales, y bajo la aprobación de la Junta Directiva (previo informe del Comité de kayak de mar), se admitirán recorridos como dársenas, estuarios o albuferas.

Estas pruebas están reservadas exclusivamente a embarcaciones diseñadas para su navegación en mar, definidas en el artículo 6.

TÍTULO SEGUNDO: DE LOS TIPOS DE COMPETICIÓN

Artículo 2. TIPOS DE COMPETICIONES

Se realizarán en una o varias etapas sin obstáculos y con toma de tiempos.

Artículo 3. CATEGORÍAS Y MODALIDADES

Las categorías y modalidades son:

Categoría	Embarcación				
	Surfski		Canoa Polinesia	Kayak Tradicional	Paracanoé
Mujer veterana	SS1	SS2	OC1	K1	
Mujer Senior	SS1	SS2	OC1	K1	PK2 PK3 PV2 PV3
Mujer Sub23	SS1	SS2			
Mujer Junior	SS1	SS2	OC1		
Mujer Cadete	SS1	SS2			
Mujer Infantil	SS1	SS2			
Hombre Veterano	SS1	SS2	OC1	K1	
Hombre Senior	SS1	SS2	OC1	K1	PK2 PK3 PV2 PV3
Hombre Sub23	SS1	SS2			
Hombre Junior	SS1	SS2	OC1		
Hombre Cadete	SS1	SS2			
Hombre Infantil	SS1	SS2			
Mixto Veterano		SS2			
Mixto Senior		SS2	OC2		DOBLE INCLUSIVA
Mixta Sub23		SS2			
Mixta Junior		SS2			
Mixta Cadete		SS2			
Mixta Infantil		SS2			

*Las embarcaciones OC1 y OC2 serán autovaciables

TÍTULO TERCERO: DE LOS DEPORTISTAS

Artículo 4. INSCRIPCIÓN

Según lo establecido en la normativa de la RFEP.

Artículo 5. PARTICIPACIÓN

Podrán participar palistas de categoría Infantil, Cadete, Juvenil, Sub23, Senior, y Veterano en las modalidades de Surfski, Canoa Polinesia, Kayak Tradicional y Paracanoé según las categorías y modalidades del artículo 3 del presente documento.

- Un palista podrá participar en SS1 y SS2 en su categoría, y se permitirá, además, participar en SS2 en distinta categoría.
- Los palistas de categoría cadete únicamente podrán participar en su categoría A o B en embarcación individual. En embarcación doble la categoría será única.
- Los palistas de categoría infantil únicamente podrán participar en su categoría A o B en embarcación individual. En embarcación doble los infantiles B podrán subir a infantil A.
- En Paracanoé:
 - Solamente existirá la categoría de edad Senior y se admitirán aquellas otras que sean aprobadas por la ICF.
 - Podrán participar en PK, PV y Doble Mixta Inclusiva. Las embarcaciones de equipo podrán participar en SS2 o en OC2.
 - La embarcación Doble Mixta Inclusiva estará formada por un hombre y una mujer, uno de ellos será un palista convencional y el otro un Paracanoé que ha de estar registrado en la Master List de la RFEP. No habrá ajustes de tiempo según sexo o edad de los participantes.
 - ***Para la totalidad del presente documento, la indicación “PK PV” será la abreviatura para indicar la totalidad de embarcaciones PK2, PK3, PV2 y PV3.***

En caso de que la prueba sea selectiva para pruebas Internacionales, los palistas cadetes que cumplan los “Criterios Internacionales de Selección” podrán participar en el selectivo, siempre y cuando el equipo técnico o seleccionador de la RFEP lo determine, podrán participar en categoría superior. Pero únicamente podrán participar en dichas pruebas selectivas, además no obtendrán puntuación, título o medalla.

Cuando la inscripción en una categoría y modalidad sea inferior a tres embarcaciones de dos clubes diferentes, los inscritos pasarán a la categoría inmediata superior.

Participación de palistas Veteranos

Podrán participar palistas de categoría Veterano en las modalidades de Surfski, Tradicional y Canoa Polinesia según las categorías y modalidades del artículo 2 del presente documento.

En las modalidades de SS1 y SS2, los veteranos se dividirán en grupos de edad de 5 años, excepto el Mixto SS2, que será categoría única.

En tradicional, los veteranos se dividirán en grupos de edad de 10 años.

Un palista podrá participar en SS1 y SS2 en su grupo de edad, y se permitirá, además, participar en SS2 en distinto grupo de edad de la siguiente forma: Se podrá participar en SS2 en un grupo de edad inferior.

Cuando la inscripción en una categoría y modalidad sea inferior a tres embarcaciones de dos clubes diferentes, los inscritos pasarán, en este caso, al grupo de edad inferior.

TÍTULO CUARTO: DEL MATERIAL

CAPITULO SEGUNDO: EQUIPAMIENTO

Artículo 6. MODELO DE EMBARCACIONES Y ACCESORIOS

Las embarcaciones para este tipo de competiciones son:

- **EMBARCACIÓN SURFSKI**
 - No existen limitaciones de manga o eslora en el diseño de un Surfski. Debe estar construido de forma que el palista se siente encima, formando la embarcación un compartimiento estanco.
 - Las embarcaciones deberán ser resistentes a la presión del agua y al choque de las olas.
 - En ningún caso la pala debe de estar sujeta a la embarcación para su propulsión.
 - El Surfski deberá construirse simétricamente siguiendo el eje longitudinal.
 - El método de construcción, los materiales utilizados y los mecanismos de dirección no tienen restricciones.
 - Todas las embarcaciones deben tener un punto reforzado en la bañera para atar el leash.
 - Los Surfski serán autovaciabiles usando agujeros de evacuación en el casco que, en el caso de ser superiores a 12mm, tendrán que ir provistos de un sistema de cerrado mecánico rápido.
- **CANOAS POLINESIAS (OC1 Y OC2 AUTOVACIABLE)**
 - Tendrán las mismas especificaciones que en el Surfski, pero teniendo en cuenta que el diseño de la embarcación consta de un casco donde se sitúa el palista más un patín de estabilización lateral unido por dos barras de sujeción.
- **EMBARCACIÓN KAYAK TRADICIONAL**
 - Contarán con bañera, y con un sistema para la correcta sujeción del cubrebañeras.
 - Podrán estar provistas de timón u orza retráctil.
 - Contarán con dos sistemas de flotación interiores con un mínimo de una cámara estanca y un flotador, o dos cámaras estancas, una en proa y otra en popa.
 - Contarán con líneas de vida a lo largo del kayak y asas en proa y popa.
 - En cuanto a sus medidas, no hay limitación de eslora, y la manga no podrá ser inferior a 50cm en el punto más ancho de su línea de flotación (delimitación entre obra viva y obra muerta). Entendiéndose por obra viva, la parte de la embarcación en contacto con el agua con el palista sentado dentro de ella. Para su medición en seco los árbitros usarán un medidor aprobado por la RFEP; las medidas que tienen que cumplir serán de 50 cm de ancho y 10cm de alto cuando es pasado por el casco a la altura del tercio central para su verificación.

Artículo 7. NUMERACIÓN DE LAS EMBARCACIONES Y PALISTAS

Los dorsales serán colocados en el pecho del palista y las pegatinas que proporcionen los organizadores de cada competición deben de ser colocados en la proa de la embarcación con una medida mínima de:

- Dorsal 15 cm de alto por 20 cm de ancho
- Pegatinas 20 cm de alto por 30 cm de ancho
- Las medidas de los números no podrán ser inferiores a 5 cm de ancho por, al menos, 10 cm de altura (cada número)

Los dorsales y pegatinas de la embarcación deben ser de colores contrastados y estarán hechos de un material resistente al agua.

El número de dorsal y de la pegatina de la embarcación deben de ser iguales.

Se recomienda poner la pegatina con el número en ambos lados de la proa de la embarcación.

CAPITULO TERCERO: CONTROL DEL MATERIAL

Artículo 8. CONTROL DE EMBARCACIONES

El control de todo el equipamiento y las embarcaciones se podrá llevar a cabo antes de cada prueba o durante cualquier momento de la competición por los jueces designados para ello. Solamente se admitirán aquellas embarcaciones, palas y demás equipación que está admitida por la RFEP, así como cualquier otra aprobada por la ICF.

Las dimensiones y los pesos de un Surfski y OC1 no necesitan ser medidas.

Todo material publicitario debe colocarse de forma que no interfiera en la identificación del competidor y que no afecte al desarrollo de la competición y respetando las normas sobre publicidad que se contemplan en el Reglamento General y Técnico de Competiciones de la RFEP.

En el control de embarcaciones se inspeccionará que:

- Los agujeros de abertura y los métodos de cierre funcionan correctamente.
- Exista un punto de fuerza adecuado para sujetar el leash.

Artículo 9. EQUIPOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

En todo lo relacionado con la seguridad de una competición los palistas siempre tienen que respetar y someterse a las indicaciones de los organizadores, árbitros y encargados de seguridad.

A los competidores que no cumplan con estos requerimientos deberá negárseles la salida y si la tomaran serán descalificados, sin perjuicio de lo que se pueda determinar por el régimen disciplinario.

Las competiciones de kayak de mar pueden llevar a los deportistas a situaciones peligrosas. Es obligatorio que todo competidor que observe a otro en dificultades le preste ayuda en la medida de sus posibilidades. No cumplir con esto podrá causar su descalificación.

El organizador de la competición facilitará un número de seguridad para que los palistas puedan hacer la llamada correspondiente en caso de emergencia.

Si el Comité de Competición considera que alguna embarcación supone un riesgo para la seguridad del deportista que la utiliza o para otros participantes en la carrera, se podrá prohibir su uso hasta que se

haya resuelto el problema de seguridad o incluso descalificarla.

El Comité de Competición tendrá la potestad de realizar cancelaciones, cambios o reajustes por circunstancias climatológicas adversas o por situaciones ajenas a la organización.

MEDIDAS OBLIGATORIAS PARA CADA DEPORTISTA:

1.- Chaleco de flotación (PFD)

- Llevar bien colocado y ajustado durante toda la competición el dispositivo de ayuda a la flotabilidad (PFD), en adelante “chaleco”. Es una prenda o dispositivo que cubre la parte superior del tronco del palista a la manera de un chaleco y que, cuando se usa correctamente dentro del agua, proporcionará al usuario una cantidad específica de flotabilidad que aumentará la probabilidad de supervivencia. Sus características son:
 - El chaleco de flotación debe cumplir con la actual norma industrial, ISO 12402-5 (nivel 50) o con cualquier otra norma nacional que garantice las mismas prestaciones y puede estar registrado por la ICF.
 - La estructura, forma o composición del chaleco no deben ser modificados de ninguna manera.
 - Para conseguir el empuje vertical que proporciona, el chaleco dependerá exclusivamente del material de flotabilidad inherente (espuma) que incorpore en su fabricación. No se admiten aquellos que dependan de ser inflados para proveer flotabilidad.
 - El chaleco dispondrá de material de flotabilidad que quede situado por encima de la cintura, no extraíble y distribuido por el pecho y espalda. Se exige que el material tenga un espesor mínimo de 20 mm, disponiendo de unas superficies mínimas de 400 cm² tanto en la parte delantera como en la parte trasera del torso.
 - El chaleco deberá tener cinchas o correas sobre ambos hombros para permitir la sujeción y levantamiento del palista en caso de rescate.
 - Para evitar que el chaleco pueda deslizarse por el cuerpo del palista dificultando las actividades de rescate, el chaleco estará provisto de cinchas laterales en ambos costados, o una cincha entre ambas piernas.
 - Durante la competición, la flotabilidad aportada por el chaleco se podrá verificar utilizando un peso calibrado de 6,12 kg al que deberá mantener a flote.
 - Las marcas e identificación del fabricante del dispositivo de ayuda a la flotabilidad deben cumplir con la norma ISO (o norma nacional equivalente) para permitir el control del equipo por parte de los árbitros. Este etiquetado del fabricante y su homologación correspondiente han de estar en buenas condiciones.
 - El chaleco ha de estar en buen estado y ha de llevar bolsillos para alojar los dispositivos de seguridad necesarios.
 - Las reglas anteriores se aplican a todos los tamaños de chaleco, independientemente del peso corporal del palista.
 - Estar fabricado con material de color brillante, preferiblemente luminiscente. Los palistas que deseen usar un chaleco oscuro deberán llevar otro chaleco de visibilidad de color brillante o luminiscente encima.

2.- Leash

- El uso de leash para la sujeción de la embarcación al palista. En ningún caso se aceptarán cordones de sujeción o cabos de dudosa eficacia por parte del deportista. En embarcaciones dobles ambos palistas deben llevarlo debidamente colocado.

3.- Localizador de seguridad

- En la carrera de larga distancia será obligatorio el uso del localizador de seguridad para todos los participantes.

4.- Silbato

- Silbato para uso náutico (sin bola).

5.- Cubrebañeras

- Uso de cubrebañeras durante toda la prueba para las embarcaciones de kayak de mar tradicional.

MEDIDAS RECOMENDABLES:

- Que el 30% de la cubierta de la embarcación y todo el dorso de la pala estén pintados con colores luminiscentes o lleven bandas de vinilo con colores reflectantes como los de Salvamento Marítimo de color reflectante.
- Que todos los deportistas lleven una emisora náutica con el canal correspondiente y/o un teléfono móvil acuático con funda estanca y con el número guardado del responsable de seguridad de la competición para hacer una llamada en caso de accidente.

Durante la competición, el Comité de Competición junto con el encargado de seguridad siempre podrán decidir la toma de otras medidas de seguridad adicionales si así lo estiman oportuno por incidentes inesperados o inclemencias meteorológicas adversas.

Un competidor siempre tiene la obligación de auxiliar a otro que vea en condiciones peligrosas o ha sufrido un accidente. En estos casos, se podrían dar bonos de tiempo para contrarrestar la pérdida de tiempo al ayudar a su compañero.

TÍTULO QUINTO: DE LA ORGANIZACIÓN

CAPITULO CUARTO: ASPECTOS ORGANIZATIVOS

Artículo 10. DISTANCIAS

Las distancias recomendables de cada regata o competición según categorías se ajustarán al siguiente cuadro:

EMBARCACIÓN	CATEGORÍAS	CIRCUITO	DOWNWIND
	Infantil	3 km	-
	Cadete	6 a 8 km	-
Surfski	Juvenil	6 a 15 Km	15 a 25 Km
SS1-SS2	Sub23	6 a 15 Km	15 a 25 Km
	Senior	6 a 15 Km	15 a 25 Km
	Veterano	6 a 15 km	15 a 25 Km

	Paracanoes	6 a 8 Km	-
Canoa Polinesia OC1-OC2	Juvenil	6 a 8 Km	-
	Senior	6 a 8 Km	15 a 25 Km
	Veterano	6 a 8 Km	15 a 25 Km
Kayak de mar	Senior	6 a 8 Km	-
	Veterano	6 a 8 Km	-

Para las categorías que no se indica distancia en Downwind, pueden competir en Circuito o en línea, pero nunca sobrepasando la distancia arriba indicada.

Cuando la prueba se desarrolle durante una sola jornada con competiciones individuales y dobles a lo largo del día, los recorridos podrán ser modificados por el Comité de Competición junto al encargado de la seguridad propuesto por el organizador.

Artículo 11. RECORRIDO

El campo de regatas debe estar perfectamente montado 2 horas antes, como mínimo, del inicio de la competición.

Cada coorganizador presentará junto a la reglamentación específica de la prueba un plano o carta marítima que determinará el número de kilómetros a recorrer por los participantes.

En estas competiciones el organizador siempre tendrá un recorrido alternativo al previsto inicialmente en casos que éste no pudiera llevarse a cabo por razones ajenas a la organización. Este recorrido ha de ser aprobado por el comité de competición.

Asimismo, se tendrán en cuenta otros recorridos alternativos al principal en el caso que, por condiciones ajenas a la organización, no se puedan realizar los recorridos previstos.

Los recorridos pueden realizarse:

- En circuito
- Con salida y llegada en distintos puntos

El recorrido no podrá ser cambiado o manipulado en beneficio de un competidor.

Se señalarán todos los pasos más peligrosos que contenga el recorrido.

Artículo 12. COMITÉ DE COMPETICIÓN

Es la máxima autoridad en la competición, y sus miembros serán nombrados por la RFEP, según se establece en el Reglamento General y Técnico de Competiciones.

CAPITULO QUINTO: JUECES Y ÁRBIROS

Artículo 13. JUECES Y ÁRBITROS

El Equipo Arbitral, al igual que el Comité de Competición, será nombrado por la RFEP. Lo constituye los siguientes oficiales:

- Juez Árbitro
- Asistente del Juez Árbitro
- Árbitro de Control de embarque, licencias y uniformidad

- Juez alineador
- Juez de salida
- Árbitro de recorrido
- Árbitro de ciaboga
- Árbitros de llegada
- Árbitro de video
- Juez de control de embarcaciones y pesaje
- Juez de Control Antidopaje
- Gestor de Resultados

Un juez podrá asumir dos o más funciones.

Cada uno de ellos tiene que revisar que su equipo de trabajo funciona correctamente; en caso contrario, debe informar inmediatamente al juez árbitro.

Ningún juez o árbitro puede llamar la atención a un palista ni darle de alguna forma consejos técnicos durante el recorrido.

Artículo 14. FUNCIONES, DEBERES Y OBLIGACIONES ESPECÍFICOS DE JUECES Y ÁRBITROS

Las Funciones, obligaciones y deberes de los árbitros serán los siguientes:

Juez Árbitro:

- Las que se especifican en el Reglamento General y Técnico de Competiciones.

Asistente del Juez Árbitro:

- Colaborará estrechamente con el juez árbitro, el director de competición y el coorganizador técnico, y ayudará en la administración del desarrollo de la competición, especialmente en todas las cuestiones relativas a la ubicación y cometidos de los jueces y las instrucciones a estos, y cuantas otras que el juez árbitro le delegue.
- Si fuera necesario, sustituirá al juez árbitro durante la competición.
- Elaborará, por delegación del juez árbitro, los documentos e informes que sean necesarios durante la competición.
- Asistirá al juez árbitro en la comprobación de los resultados.
- Ayudará al juez árbitro en el proceso de toma de decisión en relación con cualquier materia objeto de arbitraje, facilitándole la documentación escrita o en video existente, y supervisará la recogida y archivo en su caso, de todos los impresos oficiales relevantes relacionados con la competición.

Árbitro de Control de embarque, licencias y uniformidad:

- Verificará la identidad de los palistas coincidente con la relación oficial de la inscripción. Si es preciso, se podrá requerir al palista dicha identificación mediante la presentación del DNI, pasaporte o documento oficial con fotografía.

- Comprobará que la pegatina, dorsal, uniformidad del Club o Federación que representan es el correcto.
- Comprobará que las limitaciones de las embarcaciones, equipación y medidas de seguridad cumplen todas las normas legalmente establecidas en este reglamento, así como cualquier otra que sea dictada por la ICF.
- Revisará la presencia de sustancias extrañas en la embarcación que suponga un beneficio para el deportista o aquellos dispositivos que están prohibidos en el RGTC de la RFEP o de la ICF.
- Verificará que los agujeros de evacuación en el casco y los métodos de cierre funcionan correctamente, así como la existencia de un punto de fuerza adecuado para sujetar el leash.
- Revisará que los deportistas lleven todo el equipamiento de seguridad obligatorio y todo aquel otro que haya sido determinado por el Comité de Competición y el encargado de seguridad, como pudieran ser: leash, silbato, localizador de seguridad, chaleco de flotación, cubrebañeras, asas, cuerdas, etc.
- Informará al juez árbitro del paso por el control de los participantes en cada prueba.

Juez alineador:

- Situar las embarcaciones en su lugar correcto en la línea de salida o presalida en el menor tiempo posible.
- Comprobar que los dorsales, pegatinas, embarcaciones y equipo, así como la uniformidad de los deportistas es la correcta y cumple con las normas de competición.
- En el momento en que todas las embarcaciones estén alineadas, indicar al Juez de Salida que todo está preparado para proceder a dar la salida. Si las embarcaciones no estuvieran bien alineadas, le avisará rápidamente.
- Si alguna pegatina o dorsal fuera incorrecto, así como cualquier ausencia o percance en la salida, deberá comunicárselo al juez de salida de forma inmediata.
- Ayudar únicamente a aquel deportista que así se lo manifieste.

Juez de salida:

- Decidirá sobre todas las cuestiones concernientes a la salida de las pruebas y él será el único responsable de las decisiones en caso de salida falsa.
- Verificará que 15 minutos antes de la primera salida no haya lanchas o embarcaciones dentro del recorrido y cerrará la pista o circuito.
- Confirmará que el equipo o sistema de salida está en buen estado de funcionamiento.
- Se comunicará con el Comité de Competición antes de cada carrera para recibir de ellos la indicación que todo está listo y funciona correctamente para llamar a los competidores a que ocupen sus lugares correspondientes.
- Llevará a cabo la salida a la hora estipulada de acuerdo con la normativa sin tener en cuenta las ausencias.
- Avisará a los competidores 5 minutos antes de cada salida para que se puedan ir colocando; comunicando su categoría, modalidad y distancia a recorrer.

- Su decisión será definitiva e inapelable.
- Ante cualquier anomalía, deberá informar inmediatamente al juez árbitro

Árbitros de recorrido:

- En este tipo de competiciones, habrá varios árbitros de recorrido, uno de ellos podrá actuar de coordinador y realizará el reparto de las zonas donde ubicarse cada uno: cabeza o final de carrera, ciabogas y pasos obligatorios.
- Serán los encargados de vigilar durante la prueba el cumplimiento del Reglamento a lo largo del recorrido y se colocarán en la mejor posición para la observación del mismo.
- Si observaran una infracción a las reglas, se comunicarán rápidamente con el JA y le transmitirán un informe escrito lo antes posible.
- Comprobará que no haya obstáculos peligrosos, rocas, etc. dentro de la zona de competición o cercana a ella.
- Nadie excepto el juez y el conductor de su embarcación serán admitidos dentro de ésta.
- En caso de algún obstáculo, el árbitro podrá parar la competición, adelantando a todas las embarcaciones en competición, agitando una bandera roja o utilizando una señal sonora hasta que todas las embarcaciones hayan dejado de palear. Todas las embarcaciones deberán regresar al punto de salida. El árbitro deberá informar inmediatamente de esta infracción al Comité de Competición.
- Los jueces de recorrido nunca entorpecerán el paso de los deportistas.
- Ante cualquier anomalía, deberá informar inmediatamente al juez árbitro

Árbitro de ciaboga:

- Situarse donde mejor se aprecie la maniobra de la ciaboga que le han asignado.
- Sería conveniente que dispusiera de un asistente para ayudarlo y que será el encargado de escribir la lista de todos los deportistas que hayan pasado la ciaboga; además anotará según indicaciones del juez de ciaboga sus categorías y modalidades y las veces que la han pasado (Nº vueltas) de cada salida si las hubiera.
- Comprobar que todas las embarcaciones hayan girado según las reglas, elaborará su informe de paso de los deportistas e informará inmediatamente al Juez Árbitro después de la carrera si ha tenido lugar alguna infracción al reglamento.
- Durante una infracción, tomar nota de todas aquellas apreciaciones que haya podido ver y que puedan ser aclaratorias para el Comité de Competición ante posibles reclamaciones (color de la embarcación, camiseta, dorsal, club, diferencia de metros entre una piragua y otra, intencionalidad, desvíos, etc.) y siempre en qué momento ha tenido lugar.
- Emitir el correspondiente informe firmado y hacérselo llegar lo antes posible al Juez Árbitro.

Árbitro de llegada:

- Siempre habrá un equipo de varios jueces de llegada en los que cada uno tendrá su cometido y estarán situados en la playa o en el agua, donde esté situada la línea de meta.
- Decidirán el orden en que los competidores han pasado la línea de llegada.

- Verificarán que los dispositivos de toma de tiempos funcionan correctamente. Es obligatorio que cada carrera sea controlada al menos, por 2 cronómetros con dispositivo de parada. Cuando estos no hubieran registrado el mismo tiempo, se tomará como correcto el mayor tiempo. Los cronómetros deberán ponerse en marcha cuando se reciba la señal electrónica u óptica desde la salida.
- Cuando haya imágenes oficiales de llegada, la decisión final deberá siempre estar de acuerdo con ésta. La decisión de los jueces de llegada es definitiva
- Si los Jueces de Llegada no estuvieran de acuerdo con la posición de dos o más embarcaciones, la discusión se decidirá por mayoría simple. En caso de empate, la opinión del Juez Árbitro será dirimente.
- Elaborarán un informe con las incidencias detectadas en la llegada.
- Cuando se utiliza el sistema de Fotofinish, el resultado tomado por los Jueces de Llegada deberá compararse con el resultado de la foto de llegada, siendo este último el registro decisivo.

Árbitro de video:

- Grabará con una cámara de video o similar cuando los competidores cruzan la línea de llegada en cada prueba.
- En todo momento estará a disposición del juez árbitro para facilitarle el visionado de las imágenes que éste le requiera.
- Estará atento al momento de salida de cada carrera (a ser posible con comunicación directa con el juez de salida).
- Cuando haya video oficial en la competición (tendrán carácter oficial las grabaciones de Streaming, YouTube y otros que así sean considerados por el Comité de Competición), se podrá utilizar para información y ayuda en las decisiones que debe tomar el Comité de Competición para la resolución de las reclamaciones recibidas. No se permitirán videos de particulares.

Juez de control de embarcaciones:

- Verificar que las embarcaciones que han sido llamadas, una vez hayan cruzado la línea de llegada, se dirigen directamente a la zona habilitada para realizar dicho control; en ningún momento deben de alejarse del sitio establecido para desembarcar o irse a hacerlo a otro lugar diferente.
- Comprobará que las limitaciones de las embarcaciones, equipación y medidas de seguridad cumplen todas las normas legalmente establecidas en la RFEP e ICF.
- Velará porque ninguna persona a excepción de los árbitros pueda permanecer en la zona ubicada para este control de embarcaciones a no ser que el jefe de equipo fuera requerido por el Juez Árbitro.
- Si la embarcación no cumpliera con los requerimientos establecidos en los reglamentos de la RFEP informará de inmediato al Juez Árbitro debiendo emitir el correspondiente informe firmado de la infracción.

Juez de Control Antidopaje:

- Asistirá al oficial médico responsable en todo el proceso del control antidoping, asegurando que los palistas designados para pasar este control se someten a examen a los treinta minutos, como máximo, después de haber sido notificados.

Gestor de Resultados:

- Son responsables de calcular y publicar los resultados precisos de la competición basados en los datos recibidos y bajo la dirección del juez árbitro, así como de elaborar las listas de salidas necesarias para el desarrollo de la competición.
- Son las personas encargadas de las inscripciones, la gestión de resultados de las competiciones según la normativa vigente de la RFEP y la generación de las distintas fases de la competición.
- Serán los responsables de la buena gestión y resolución de los resultados de la competición.
- Junto con el juez árbitro y el director de competición darán veracidad a los tiempos y resultados obtenidos en la competición antes de su publicación.

CAPITULO SEXTO: TÉCNICOS Y EXPERTOS

Artículo 15. TÉCNICOS Y EXPERTOS

El equipo de técnicos y expertos, con los deberes y obligaciones que se especifican en el Reglamento General y Técnico de Competiciones, lo configurarán las siguientes personas:

- Encargado de seguridad
- Técnico de vídeo o Fotofinish
- Locutor
- Médico y/o encargado del control antidopaje

TÍTULO SEXTO: DE LAS NORMAS

CAPITULO SEPTIMO: NORMAS DE COMPETICIÓN

Artículo 16. SALIDAS

La salida podrá darse desde el agua, entre boyas y/o barcos de la organización, o desde tierra, y con los Leash de seguridad en todos los casos siempre bien colocados por todos los palistas.

El tipo de salida y su ejecución se explicará en la reunión de Delegados.

Las salidas pueden ser simultáneas, por categorías o individuales y se podrán realizar en 1 sola etapa o en varias.

Los competidores deberán estar en el agua y/o orilla al menos quince minutos antes del horario establecido para el inicio de cada prueba y ponerse a las órdenes del juez de salida.

En la modalidad de kayak de mar tradicional, OC (canoas polinesias) y Paracanoes, los deportistas realizarán todos los tipos de salidas en el agua con el Leash y el cubrebañeras correctamente colocados.

Siempre es conveniente contar con una línea de presalida a efectos de alineación de los competidores.

El orden de salidas de las categorías vendrá determinado en la invitación, y podrá ser modificado por el Comité de Competición.

TIPOS DE SALIDAS:

- Salida inmóvil en el agua
 - La posición de las embarcaciones en la salida ha de ser tal que las proas no sobrepasen la línea de salida formada por boyas y/o banderas y/o barcos que la delimitan. Las embarcaciones deberán permanecer debidamente alineadas. Siempre que sea posible todas las embarcaciones de una misma categoría y/o modalidad han de tomar la misma salida; si fuera imposible, por falta de espacio, o por las condiciones del agua o climatológicas se podría emplear una salida simultánea formando varias líneas. El leash debe de estar unido a la embarcación antes de la salida.

- Salida en movimiento en el agua
 - Hay que establecer una línea de presalida para que las embarcaciones se deriven poco a poco y a la vez hacia la línea de salida, de tal manera que la crucen al dar la señal de salida. El leash debe de estar unido a la embarcación antes de la salida.

- Salida a pie desde la orilla de la playa
 - Las embarcaciones estarán alineadas en la orilla formando una fila en la arena sin tocar en ningún momento el agua. Los deportistas permanecerán detrás de ellas formando una línea lo más recta posible y dejando espacio para que se coloquen los jueces alineadores y de salida para realizar el control de embarcaciones en la línea de salida; existirán entre 3 y aproximadamente 5 metros de distancia entre las popas de las embarcaciones y la línea formada por los palistas.
 - Se podrán formar varias líneas, creando una parrilla, por categorías y/o modalidades.
 - El Comité de Competición decidirá la colocación de las embarcaciones que podrá ser libre o por sorteo según categorías y/o modalidades.
 - En caso de no realizarse una salida simultánea para todos los participantes, se podrán realizar varias salidas por categorías y/o modalidades o por equipos, en este último caso, el orden de salidas debe determinarse por sorteo. Si la competición contara con equipos nacionales y/o autonómicos tendrán prioridad sobre los equipos de clubes.
 - Cuando la señal de salida se produzca, los palistas han de correr para recoger sus embarcaciones.
 - El leash debe de estar unido a la embarcación dentro de los primeros 500 metros de haberse dado la salida.

- Salida australiana o lifesaving
 - Los palistas están colocados de pie sujetando a su lado la embarcación y con el agua llegándoles a una altura entre sus tobillos a sus muslos (unos 50-70 cm de altura aproximadamente) en la orilla formando una línea recta
 - Cuando se trate de embarcaciones de equipo, uno de ellos estará sentado dentro de la embarcación y el otro de pie dentro del agua. Los dos competidores han de llevar colocado el leash.
 - El leash debe de estar unido a la embarcación antes de la salida.

- Salida a intervalos

- Podrá ser una salida individual o simultánea por categorías. El orden se determinará mediante sorteo. La lista de los participantes, así como el horario de las salidas, se hará público antes del comienzo de la competición. También cabe la posibilidad de una salida a intervalos en grupos.

COMPETICIONES DE VARIAS ETAPAS:

Cuando una competición tiene lugar en varias etapas, las salidas de la segunda y siguientes etapas de la misma jornada tendrán lugar de manera individual o en grupos si así lo determina el Comité de Competición y se advertirá en la reunión de jefes de equipo.

Si tiene lugar individualmente tomarán la salida de esa etapa en el orden de llegada de la etapa anterior y con el mismo intervalo de tiempo.

Si fuera en grupos, se tomarán en cuenta los tiempos de llegada de la etapa anterior y han de estar grabados los tiempos de diferencia.

Los tiempos se acumularán y el ganador será el competidor de un equipo que haya completado todo el recorrido en el menor tiempo, teniendo en cuenta las penalizaciones si las hubiera.

Las salidas de las diferentes etapas podrán realizarse con cualquiera de los métodos definidos en esta regla

Artículo 17. PROCEDIMIENTO EN LA SALIDA

El juez de salida llamará a todos los participantes de una salida para que vayan acercándose diez minutos antes del inicio de la prueba.

Cuando sea la hora de inicio de la prueba, dará la señal de inicio de la carrera mediante:

- Una señal acústica (disparo, bocina, altavoz, etc.)
- Utilizando las palabras “ATENTOS - YA”.
- Una bajada de bandera desde embarcación arbitral cuando la audición no sea audible para todos los deportistas.
- La combinación de varios de ellos.

Si un competidor empieza a palear después de la palabra, “ATENTOS”, pero antes que se efectúe la señal acústica, bajada de bandera o la palabra “YA”, habrá realizado una salida falsa.

Si volviera a realizar una nueva salida falsa, el competidor implicado recibiría una penalización de 2 minutos, siendo descalificado para la prueba si volviese a cometer la tercera salida falsa.

Un tercer aviso de la embarcación en cuestión supondría su descalificación y deberá de abandonar la competición inmediatamente.

Todo competidor que, en el proceso de alineación, tras recibir el segundo aviso del juez de salida, no se coloque en posición de salida correcta, situándose por delante de los demás competidores, será descalificado de la prueba en cuestión.

Un competidor que comience a palear antes de cualquier tipo de instrucción por el juez de salida, habrá cometido una salida “no válida” y será penalizado con un aviso.

En el caso de una salida en movimiento, si el palista empieza a palear después de la palabra “ATENTOS” y antes de la señal acústica, bajada de bandera o palabra “YA”, se entiende que ha hecho una salida falsa y automáticamente tendrá una penalización de 2 minutos. Se deberá de notificar la infracción al Jefe de Equipo y si fuera posible al deportista/s en cuestión.

SALIDAS EN MOVIMIENTO:

Las embarcaciones se alinearán en la línea de presalida y se desplazarán hacia la línea de salida lentamente siguiendo las indicaciones del Juez de Salida. Éste se asegurará de que la línea es tan recta como sea posible y que ningún competidor obtiene ventaja como resultado de la salida. Cuando el juez de salida lo considere, dejará que vaya avanzando en línea y a la deriva. Unos metros antes de la línea de salida mediante la fórmula "Atentos, Ya" se procederá a la misma. Toda embarcación que se adelante y/o no proceda atendiendo a las instrucciones del juez provocando una salida falsa, tendrá 2 minutos de penalización inmediatos. Si la ventaja resultante fuera más significativa, según el criterio del Juez de Salida, podría acarrear la descalificación.

Artículo 18. INTERRUPCIONES EN LAS SALIDAS

El Juez de salida tiene el derecho de interrumpir una salida correcta de una prueba, si hay una causa justificada.

Ordenará el regreso de inmediato de todos los participantes y dará una nueva salida. Los competidores deberán inmediatamente dejar de palear y esperar las nuevas instrucciones.

Artículo 19. SEÑALIZACIÓN DEL CAMPO DE REGATAS

Todo el recorrido y las señalizaciones han de explicarse debidamente (tipo, forma, color, colocación, etc.) en la reunión de jefes de equipo.

Se deben de explicar todos los pasos obligatorios, líneas de salida y meta, ciabogas y cualquier otro tipo de señalización que pudiera contener el recorrido.

Para marcar las señalizaciones se pueden usar boyas, banderas, barcos, islotes, faros, etc., o incluso embarcaciones de la organización. Han de ser de un color o tamaño bien visible a una distancia prudencial y que no induzca a error por parte de los participantes.

La línea de salida y la línea de llegada deberán marcarse en el punto en que estas dos líneas corten los límites exteriores del recorrido.

Artículo 20. CIABOGAS

Cuando el recorrido de una prueba sea en circuito se necesitarán ciabogas que son cambios en la trayectoria y han de ser señalizados adecuadamente.

Al pasar una ciaboga, el competidor situado en el exterior del recorrido debe ceder el paso al competidor que va por el interior, si este competidor tiene la proa de su embarcación a menos nivel del eje frontal de la bañera correspondiente a la embarcación que esté situada en el exterior. En lo que concierne al SS2, se refiere a la bañera delantera.

Un competidor no será descalificado por tocar una boya, a menos que los Jueces de Ciaboga opinen que se ha servido de ella para obtener una ventaja. Al pasar una ciaboga, la embarcación deberá seguir, en la medida de lo posible, el recorrido señalado por las boyas en las ciabogas.

Artículo 21. ADELANTAMIENTOS

Cuando una embarcación adelanta a otra en la misma prueba, la embarcación adelantada tiene obligación de no obstruir en ningún caso a la embarcación que le alcanza.

De igual manera le está prohibido a la embarcación adelantada cambiar de recorrido para perjudicar a la que la ha sobrepasado.

Artículo 22. COLISIONES O DESPERFECTOS

Todo competidor tiene la obligación de dejar la distancia adecuada cuando avanza en un grupo o cuando adelanta a otra embarcación. Cualquier tipo de maniobra malintencionada puede ser motivo de penalización o descalificación.

Un deportista que entre en colisión con otro, o que cause desperfectos a la embarcación o a la pala de otro competidor, puede ser descalificado.

Los equipos y/o los competidores serán responsables del material. Ni los organizadores, ni la RFEP serán responsables de accidentes durante la competición ocasionados por material dañado o defectuoso. Tampoco se harán cargo del material deteriorado durante la competición, ni el transporte hacia la misma.

Artículo 23. VUELCO Y ASISTENCIAS

Un competidor no podrá ser acompañado a lo largo del recorrido o asistido de ninguna manera por otras canoas o kayaks que no participen en la competición, ni por otro tipo de embarcación a menos que sea una embarcación oficial autorizada. Esto podría llevar a la descalificación del palista/s.

Si se comprobara que una motora o barco privado ayuda a un deportista o provoca una desventaja a un oponente suyo durante una prueba puede ser descalificado.

En caso de vuelco, podrá recibir ayuda, pero siempre y cuando no suponga un movimiento hacia adelante que le favorezca o suponga una ventaja; en este caso puede suponer una penalización de tiempo o incluso la descalificación.

El vuelco de una embarcación no supondrá su descalificación, pudiendo continuar la competición. En el caso de un vuelco, el competidor puede recibir ayuda para achicar la embarcación y para recobrar la posición de paleo, pero ninguna que implique un progreso o avance en el recorrido de la competición. En lo referido a las categorías Paracanoes se estará a lo dispuesto por el reglamento de Paracanoes de la RFEP.

En ningún caso está permitida la sustitución de la embarcación, ni con los compañeros de su propio club.

Solamente se podrá cambiar en las competiciones de varias etapas si muestra al Comité de Competición que su embarcación ha sufrido un daño irreparable durante la etapa previa.

Las palas sí pueden cambiarse si resultan dañadas.

Artículo 24. LLEGADAS

La meta podrá estar situada en el agua o en tierra y ha de estar debidamente señalizada por medio de boyas, balizas, arcos hinchables, barcos, islotes, o la combinación de ellos.

- **En el caso de ser en el agua**, el participante deberá cruzarla en el interior de su embarcación, en el lugar establecido como meta. Se considera que la embarcación ha llegado a meta cuando la proa de la embarcación con el palista/s en su interior haya/n rebasado la línea establecida como tal. Todas las categorías Paracanoes, tradicional y de canoa polinesia realizarán la llegada en agua.
- **En el caso de ser en tierra**, si las circunstancias son favorables, se pueden hacer 2 tipos de llegadas:
 - El deportista dejará la embarcación en la línea de playa y tendrá que cruzar la línea de meta a pie y con la pala en la mano. En SS2, deberá cruzar la línea de meta preferentemente el tripulante que lleve el dorsal de carrera y con la pala en la mano.

- Cuando el deportista tiene que cruzar la línea de llegada a pie portando la embarcación y la pala. Cuando se trate de embarcaciones SS2, los dos deportistas han de entrar en meta sujetando la embarcación y llevando cada uno su pala en la mano.
- En ambos casos, se considerará que un participante ha entrado en meta cuando la parte superior de su cuerpo (el pecho) haya cruzado la línea de llegada. En el caso de SS2 se tomará como referencia el pecho del primer deportista que cruce la línea de llegada.

La decisión del tipo de llegada a realizar será tomada por el Comité de Competición y explicada en la reunión de Delegados.

La línea de llegada en tierra o playa no estará a más de 50 metros de distancia de la línea del agua.

Si dos o más embarcaciones o deportistas cruzan la línea de meta al mismo tiempo, obtendrán la misma clasificación final.

No se admitirán pruebas de imagen externas a las del equipo arbitral.

Artículo 25. CIERRE DE CONTROL

El cierre de control se establecerá en cada categoría con 1 minuto y 30 segundos por cada km de recorrido a partir del primer clasificado.

Artículo 26. PUNTUACIÓN EN LA COMPETICIÓN

PUNTUACIÓN INDIVIDUAL:

A efectos de puntuación, en cada categoría y modalidad, deben tomar la salida como mínimo 3 embarcaciones de 2 clubes distintos.

En cada una de las pruebas que componen la competición, puntuarán todas las embarcaciones que entren dentro del cierre de control, asignando a cada una de ellas los puntos de la tabla siguiente según su posición:

Posición	Puntos	Posición	Puntos	Posición	Puntos	Posición	Puntos
1º	110	6º	95	11º	90	16º	85
2º	105	7º	94	12º	89	17º	84
3º	101	8º	93	13º	88	18º	83
4º	97	9º	92	14º	87	19º	82
5º	96	10º	91	15º	86	20º	81

Y así sucesivamente en orden descendiente hasta el último palista que entre dentro del tiempo de cierre de control.

Ocupan lugar, pero no puntúan, cuando haya más de 2 embarcaciones del mismo Club en cualquiera de las pruebas que componen la competición.

En el caso de la categoría Infantil, ocupan lugar, pero no puntúan, cuando haya más de 3 embarcaciones del mismo Club en cualquiera de las pruebas que componen la competición.

En el caso de empate en alguna prueba, se dará la misma puntuación y clasificación a los empatados.

PUNTUACIÓN POR CLUBS:

La puntuación total de un club se obtendrá con la suma de todas las puntuaciones individuales que

hayan obtenido sus embarcaciones.

En caso de empate en la clasificación por clubs se dará la misma puntuación y clasificación a los empatados.

Artículo 27. DESCALIFICACIONES

Cualquier competidor que trate de competir en una regata por cualquier medio que no sea el reglamentario, que infrinja las normas o menosprecie el reglamento, será penalizado o descalificado en la competición.

Una embarcación podrá ser descalificada si no cumple con la normativa vigente expuesta en el artículo número 7 de este reglamento.

Un competidor podrá ser descalificado si el Comité de Competición entiende que ha perjudicado a otro intencionadamente durante el recorrido, paso de alguna ciaboga y/o paso obligatorio del recorrido.

Se podrá descalificar a un deportista que no ha ayudado a otro competidor cuando estaba en una situación de peligro.

Artículo 28. TÍTULOS

Serán los indicados en el Reglamento General y Técnico de Competiciones.

OTRAS DISPOSICIONES

DISPOSICIONES ADICIONALES

Referencias normativas

Las referencias y remisiones contenidas en el presente reglamento a disposiciones legales y preceptos estatutarios vigentes al momento de su aprobación deberán interpretarse como aplicables a aquellas normas que los sustituyan, así como a los preceptos equivalentes de estas y de los Estatutos, en caso de que sean derogadas, actualizadas en su contenido o renumeradas.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

El presente Reglamento deroga, en su caso, cualquier Reglamento de Kayak de Mar preexistente. No obstante, este último podrá utilizarse con carácter supletorio para la interpretación y resolución de aquellas cuestiones que resulten necesarias para la aplicación del presente texto, siempre que no contradiga su contenido ni lo dispuesto en los Estatutos y en la legislación aplicable.

En defecto de regulación o de supletoriedad, la Junta Directiva de la RFEP resolverá sobre los vacíos normativos o contradicciones que puedan existir, previa consulta a la asesoría jurídica.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Las Normas incluidas en la circular anual de solicitud de coorganización de competiciones, elaborada conforme a lo establecido en el Reglamento General y Técnico de Competiciones, tendrán validez hasta el final de la temporada correspondiente, con independencia de que pueda existir contenido contrario a lo dispuesto en el presente Reglamento de Kayak de Mar.

DISPOSICIÓN FINAL

La aprobación del presente Reglamento y de sus modificaciones, así como la de las Normas internas y/o Normas reguladoras que los desarrollen, en particular las Normas anuales, como la circular anual de

solicitud de coorganización de competiciones, será objeto de difusión a través de circular y de publicación en la página web oficial de la RFEP y de las Federaciones autonómicas integradas de Piragüismo, entrando en vigor en las fechas que se indiquen en la resolución que las acuerde o, en su defecto, al día siguiente de la difusión mediante circular y publicación en la web de la RFEP

Todas las circunstancias no previstas en este Reglamento habrán de someterse al Reglamento General y Técnico, Reglamento de Paracanoes, así como a aquellas Invitaciones y bases de participación, y circulares emitidas por la RFEP.

DILIGENCIA FINAL

El presente Reglamento de Kayak de Mar de la RFEP fue aprobado por la Comisión Delegada en su reunión del día 3 de marzo de 2026.