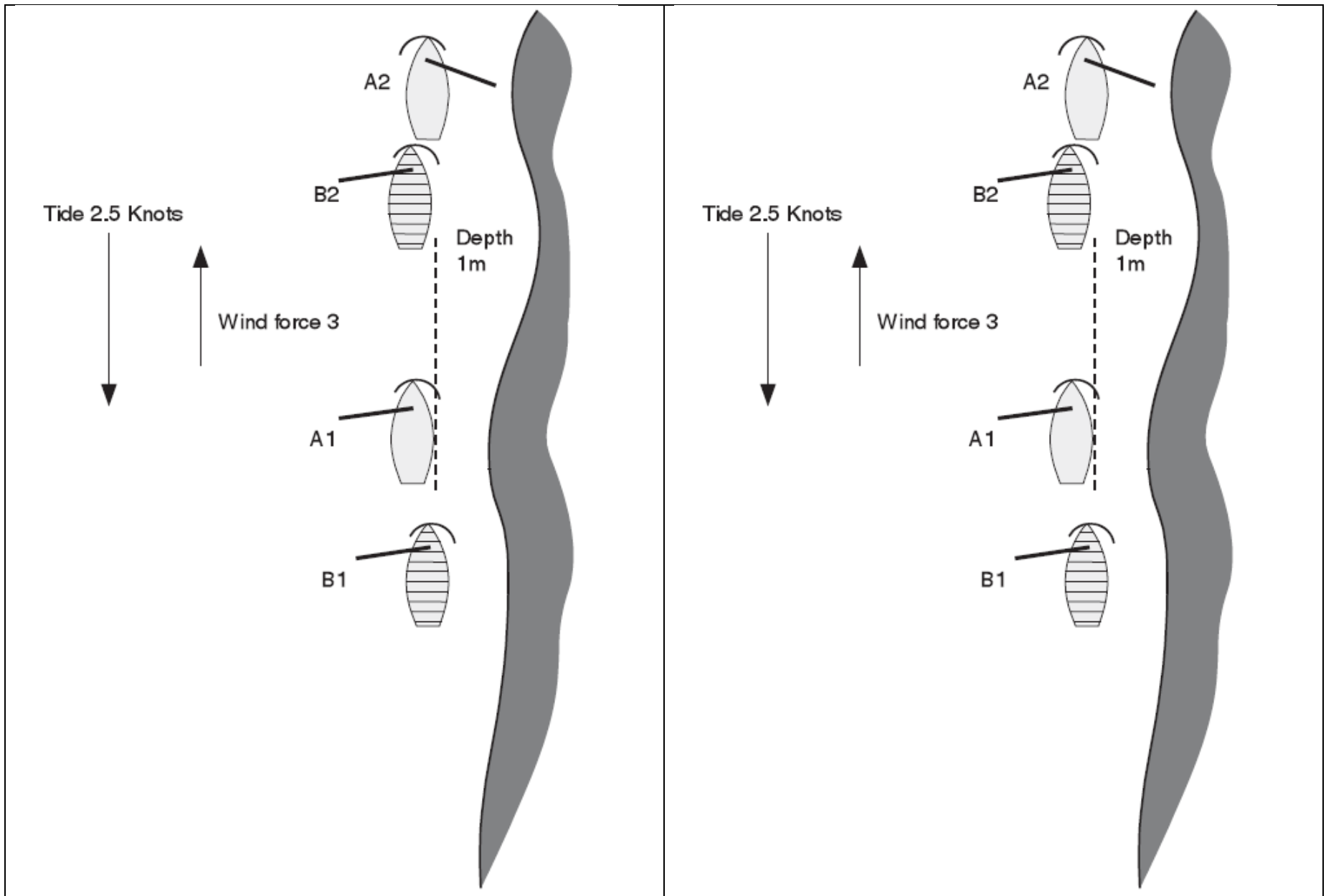


<p><b>CASE 30</b></p> <p><b>Definitions, Keep Clear</b>  <b>Rule 14, Avoiding Contact</b>  <b>Rule 19, Room to Pass an Obstruction</b>  <b>Rule 64.1(a), Decisions: Penalties and Exoneration</b></p>	<p><b>CASO 30</b></p> <p><b>Definiciones, Mantenerse Separado</b>  <b>Regla 14, Evitar Contactos</b>  <b>Regla 19, Espacio para Pasar un Obstáculo</b>  <b>Regla 64.1(a), Decisiones: Penalizaciones y Exoneración</b></p>
<p><i>A boat clear astern that is required to keep clear but collides with the boat clear ahead breaks the right-of-way rule that was applicable before the collision occurred. A boat that loses right of way by unintentionally changing tack is nevertheless required to keep clear.</i></p>	<p><i>Un barco libre a popa que está obligado a mantenerse separado pero que tiene un contacto con un barco libre a proa infringe la regla de derecho de paso que era de aplicación antes de que ocurriera el contacto. Un barco que pierde el derecho de paso por cambiar de amura involuntariamente debe, igualmente, mantenerse separado</i></p>
<p><b>Facts</b></p> <p>Boats A and B were running on starboard tack close to the shore against a strong ebb tide in a Force 3 breeze. At position 1, A was not more than half a hull length clear ahead of B. B blanketed A, causing A to slow and, at position 2, to gybe unintentionally. This was immediately followed by a collision, although without damage or injury, and B protested A under rule 10. The facts were agreed, and both boats were disqualified: B under rule 12 because, just before A gybed, B was too close to A to be keeping clear, and A under rule 10 for failing to keep clear of a starboard-tack boat.</p>	<p><b>Hechos</b></p> <p>A y B navegaban en popa, amurados a estribor, cerca de la orilla, con el fuerte reflujo de la marea en contra y una brisa de fuerza 3. En la posición 1, A estaba libre a proa de B, pero no más de media eslora. B desventó a A, lo que redujo la velocidad de éste y, en la posición 2, le provocó una trasluchada de forma involuntaria. Inmediatamente después hubo una colisión, aunque sin daños ni lesión y B protestó contra A por la regla 10. Ambos estuvieron de acuerdo en los hechos y los dos fueron descalificados: B por la regla 12, porque, justo antes de que A trasluchara, estaba demasiado cerca de A para entender que se estaba manteniendo separado y A por la regla 10, por no haberse mantenido separado de un barco amurado a estribor.</p>



<p>A appealed on the grounds that she was compelled by B's action to break rule 10. The protest committee, commenting on the appeal, stated that B caused both A's gybe and the collision by not keeping clear when both boats were on the same tack.</p>	<p>A apeló basándose en que fue obligado a infringir la regla 10 debido a las acciones de B. El comité de protestas, al presentar sus comentarios a la apelación, comentó que tanto la trasluchada de A como el contacto habían sido causados por B, al no haberse mantenido separado cuando los dos barcos estaban en la misma amura</p>
<p><b>Decision</b></p> <p>The boats were passing close to the shoreline, which was an obstruction and also a continuing obstruction. Therefore, the conditions for rule 19 to apply were met. However, because the boats were not overlapped, neither of the two parts of rule 19 that place an obligation on a boat (rules 19.2(b) and 19.2(c)) applied.</p> <p>When B was clear astern of A she was required by rule 12 to keep clear but failed to do so. Her breach occurred before the collision, at the moment when A first needed 'to take avoiding action' (see the definition Keep Clear).</p> <p>When B collided with A she also broke rule 14. However, at that time she held right of way under rule 10, and, because there was no damage or injury, she is exonerated under rule 14(b).</p> <p>After gybing, A became the keep-clear boat under rule 10, even though she had not intended to gybe. She broke that rule, but only because B's breach of rule 12 made it impossible for A to keep clear. A did not break rule 14 because it was not 'reasonably possible' for her to avoid contact.</p> <p>Accordingly, B was properly disqualified by the protest committee under rule 12. However, A is exonerated under rule 64.1(a) for breaking rule 10. A's appeal is upheld, and she is to be reinstated.</p>	<p><b>Decisión</b></p> <p>Los barcos pasaban cerca de la orilla, la cual era un obstáculo y también un obstáculo continuo. Por lo tanto, se cumplieron las condiciones para la aplicación de la regla 19. Sin embargo, debido a que los barcos no estaban comprometidos, ninguna de las dos partes de la regla 19 que imponen una obligación a alguno de los barcos (reglas 19.2(b) y 19.2(c)) era de aplicación.</p> <p>Cuando B estaba libre a popa de A estaba obligado por la regla 12 a mantenerse separado, pero no lo hizo. Su infracción ocurrió antes de la colisión, en el momento en que A necesitó por primera vez “realizar acciones para eludirlo” (véase la definición Mantenerse Separado).</p> <p>Cuando B colisionó con A, también infringió la regla 14. Sin embargo, en ese momento mantuvo el derecho de paso bajo la regla 10, y, debido a que no hubo daño o lesión, es exonerado por la regla 14 (b).</p> <p>Después de trasluchar, A se convirtió en el barco que debía mantenerse separado por la regla 10, incluso si no tuvo la intención de trasluchar. A infringió esa regla, pero solo porque el incumplimiento por B de la regla 12 hizo imposible que A se mantuviera separado. A no incumplió la regla 14 porque no era “razonablemente posible” que evitara el contacto.</p> <p>En consecuencia, B fue descalificado adecuadamente por el comité de protestas según la regla 12. Sin embargo, A queda exonerado bajo la regla 64.1(a) de infringir la regla 10. La apelación de A se confirma y debe ser reclasificado.</p>
<p>GBR 1974/3</p>	<p>GBR 1974/3</p>

--	--