

<p><b>CASE 135</b></p> <p><b>Definitions, Keep Clear</b>  <b>Rule 62.1(b), Redress</b></p>	<p><b>CASO 135</b></p> <p><b>Definiciones, Mantenerse Separado</b>  <b>Regla 62.1(b), Reparación</b></p>
<p><i>If a boat breaks a rule of Part 2 by failing to keep clear, the right-of way boat, or a third boat, may be entitled to redress if she is physically damaged, even if the damage is not caused directly by a collision with the boat that was required to keep clear.</i></p>	<p><i>Si un barco infringe una regla de la Parte 2 al no mantenerse separado, el barco con derecho de paso, o un tercer barco, puede tener derecho a reparación si sufre daños físicos, incluso si el daño no se debe directamente a una colisión con el barco que estaba obligado a mantenerse separado.</i></p>
<p><b>Facts for Question 1</b></p> <p>Two dinghies, P on port tack and S on starboard tack, are on a collision course on a beat to windward in strong wind (more than 20 knots). P holds her course and, when it becomes clear to S that P is not keeping clear, S immediately and rapidly tacks onto port tack to avoid P. Despite S's attempt to avoid P, there is contact between the boats, but it does not cause damage. However, while tacking to avoid P, S capsizes and in capsizing, the helmsman falls and damages the tiller. After righting the boat, the tiller cannot be repaired and S retires from the race. P takes a Two-Turns Penalty and finishes the race. S requests redress under rule 62.1(b).</p>	<p><b>Hechos para la Pregunta 1</b></p> <p>Dos barcos pequeños, P, amurado a babor, y S, amurado a estribor, navegan en rumbo de colisión navegando en ceñida o más al viento con viento fuerte (más de 20 nudos). P mantiene su rumbo y, cuando se hace evidente para S que P no se mantiene separado, S inmediata y rápidamente vira por avante amurándose a babor para evitar a P. A pesar del intento de S de evitar a P, se produce un contacto entre los barcos, pero no se originan daños. Sin embargo, mientras S está virando por avante para evitar a P, vuelca y, al hacerlo, su timonel cae y daña el timón. Tras adrizar el barco, S no puede reparar el timón y se retira de la prueba. P realiza una penalización de Dos Giros y termina la prueba. S pide reparación bajo la regla 62.1(b).</p>
<p><b>Question 1</b></p> <p>Is S entitled to redress if her request is valid?</p>	<p><b>Pregunta 1</b></p> <p>¿Tiene derecho S a reparación si su petición es válida?</p>
<p><b>Answer 1</b></p> <p>Rule 62.1(b) does not require physical damage (or injury) to have been caused directly by the boat that was breaking a rule of Part 2. It is sufficient that any physical damage (or injury) was the probable consequence of the action of the boat breaking a rule. S is entitled to redress provided that the protest committee concludes that</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P broke rule 10;</li> </ul>	<p><b>Respuesta 1</b></p> <p>La regla 62.1(b) no exige que el daño físico (o la lesión) haya sido causado directamente por el barco que infringió una regla de la Parte 2. Basta con que el daño físico (o la lesión) sea una consecuencia probable de la acción del barco que infringió una regla. S tiene derecho a reparación siempre que el comité de protestas concluya que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- P infringió la regla 10;</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- a collision was probable, and S took avoiding action as soon as it was clear that P was not keeping clear;</li> <li>- the capsize and the helmsman's fall were the result of P not keeping clear and not the result of poor seamanship by S; and</li> <li>- the damage was not due to the tiller previously having been in poor condition.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- era probable un contacto y S actuó tan pronto como fue evidente que P no se mantenía separado;</li> <li>- el vuelco y la caída del timonel fueron resultado de que P no se mantuvo separado y no de una deficiente maniobra de S; y</li> <li>- el daño no fue debido a que el timón se hallara en deficientes condiciones.</li> </ul>
<p><b>Facts for Question 2</b></p> <p>Two boats, A and B, are on a collision course in strong winds. A is required to keep clear of B. A holds her course and, when it becomes clear to B that A is not keeping clear, B immediately and rapidly makes a large change in course to avoid A . There is no contact between A and B. However, while manoeuvring to avoid potentially damaging contact with A, B collides with C, a third boat nearby. C is damaged and loses several places. A takes a Two-Turns Penalty and finishes the race. C requests redress under rule 62.1(b).</p>	<p>Hechos para la Pregunta 2</p> <p>Dos barcos, A y B, navegan en rumbo de colisión con fuerte viento. A está obligado a mantenerse separado de B. A mantiene su rumbo y, cuando se hace evidente para B que A no se mantiene separado, B hace una considerable alteración de rumbo inmediata y rápidamente para evitar a A. No hay contacto entre A y B. Sin embargo, mientras B maniobra para evitar un contacto potencialmente dañoso con A, colisiona con C, un tercer barco que se hallaba en las inmediaciones. C resulta dañado y pierde varias posiciones. A realiza una penalización de Dos Giros y termina la prueba. C solicita reparación bajo la regla 62.1(b).</p>
<p><b>Question 2</b></p> <p>Is C entitled to redress if her request is valid?</p>	<p>Pregunta 2</p> <p>¿Tiene derecho C a reparación si su petición es válida?</p>
<p><b>Answer 2</b></p> <p>Yes, provided that the protest committee concludes that</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A broke a rule of Part 2;</li> <li>- a collision was probable, and B took avoiding action as soon as it was clear that A was not keeping clear;</li> <li>- the damage to C was the result of A not keeping clear and not the result of poor seamanship by B; and</li> <li>- after B began to change course, it was not reasonably possible for C to have avoided the collision and resulting damage.</li> </ul>	<p>Respuesta 2</p> <p>Sí, siempre que el comité de protestas concluya que</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A infringió una regla de la Parte 2;</li> <li>- era probable un contacto y B actuó tan pronto como fue evidente que A no se mantenía separado;</li> <li>- el daño de C fue resultado de que A no se mantuvo separado y no de una deficiente maniobra de B; y</li> <li>- una vez que B comenzó a alterar el rumbo, no le fue razonablemente posible a C evitar el contacto y el daño resultante.</li> </ul>
<p>See also Case 110.</p>	<p>Véase también el Caso 110.</p>
<p>World Sailing 2014</p>	<p>World Sailing 2014</p>