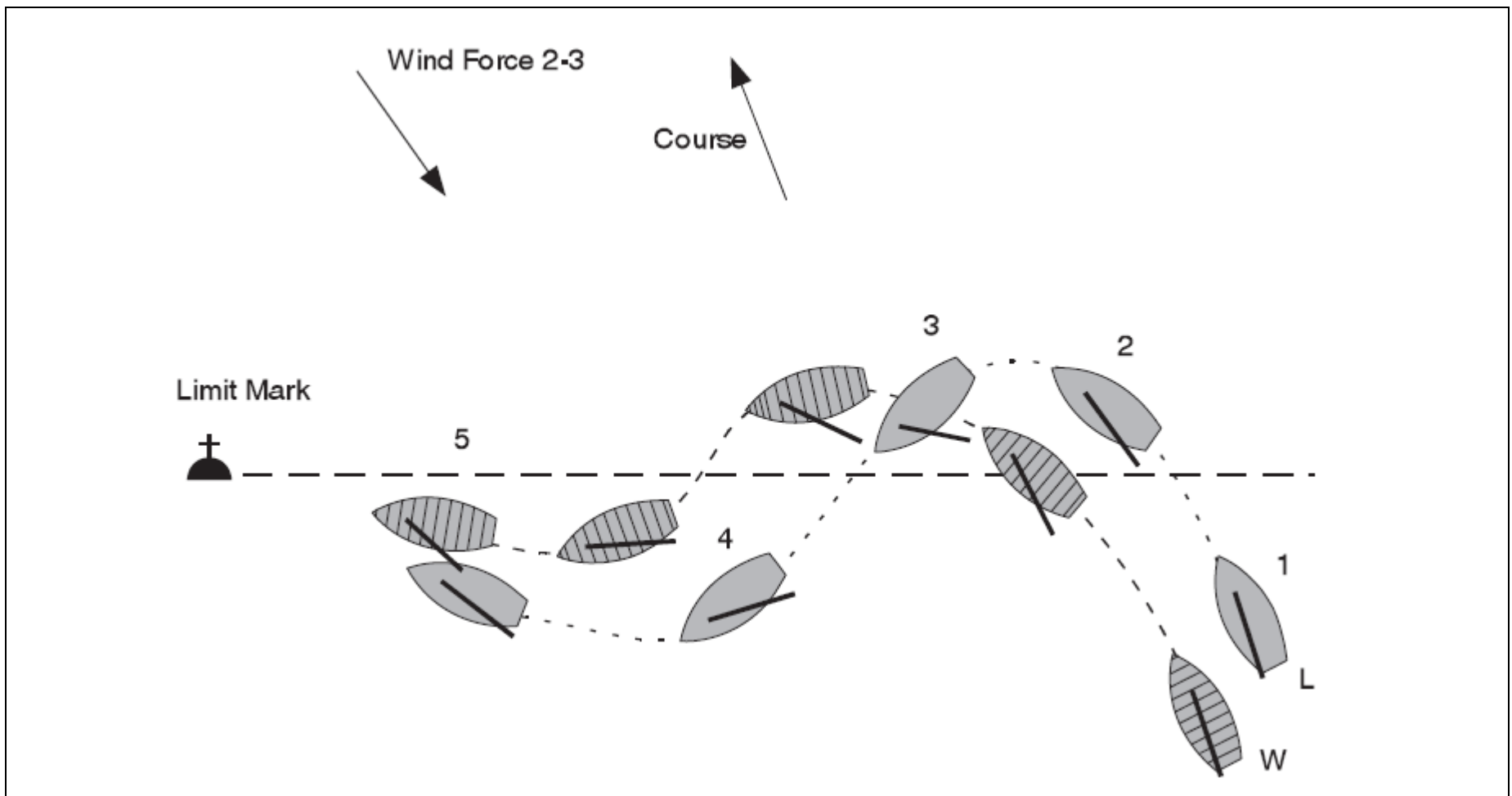


<p><b>CASE 13</b></p> <p><b>Definitions, Proper Course</b>  <b>Rule 11, On the Same Tack, Overlapped</b>  <b>Rule 14, Avoiding Contact</b>  <b>Rule 15, Acquiring Right of Way</b>  <b>Rule 16.1, Changing Course</b>  <b>Rule 17, On the Same Tack; Proper Course</b></p>	<p><b>CASO 13</b></p> <p><b>Definiciones, Rumbo Debido</b>  <b>Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos</b>  <b>Regla 14, Evitar Contactos</b>  <b>Regla 15, Adquirir Derecho de Paso</b>  <b>Regla 16.1, Alterar el Rumbo</b>  <b>Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido</b></p>
<p><i>Before her starting signal, a leeward boat does not break a rule by sailing a course higher than the windward boat's course.</i></p>	<p><i>Antes de su señal de salida, un barco de sotavento no infringe ninguna regla por navegar a un rumbo más al viento que el rumbo del barco de barlovento.</i></p>



#### Facts

As the two 14-foot (4 m) dinghies manoeuvred before the starting signal, they crossed the starting line. While bearing away to return to the pre-start side, L, initially the windward boat, assumed a leeward position by sailing under W's stern. Immediately after position 4, L luffed to close-hauled and sailed straight for the port end of the line. W meanwhile, with

#### Hechos

Mientras dos barcos de 14 pies (4 m) maniobraban antes de la señal de salida, cruzaron la línea de salida. Al arribar para regresar al lado de pre-salida, L, inicialmente el barco de barlovento, se colocó en una posición de sotavento navegando tras la popa de W. Inmediatamente después de la posición 4, L orzó hasta ceñir y navegó directamente hacia el extremo de

<p>sheets eased, sailed along the line more slowly. At position 5, there was contact, W's boom touching L's windward shroud. L protested W under rule 11; W counter-protested under rules 12 and 15.</p> <p>The protest committee found that L had right of way under rule 11 from the time she assumed a steady course until contact. W had room to keep clear, although she would have had to cross the starting line prematurely to do so. Therefore, it dismissed W's protest and upheld the protest by L. W appealed, this time citing rule 16.1.</p>	<p>babor de la línea. Mientras tanto, W con las escotas largadas, corría la línea más lentamente. En la posición 5, hubo contacto, la botavara de W tocó el obenque de barlovento de L. L protestó a W por la regla 11; a su vez, W protestó por las reglas 12 y 15.</p> <p>El Comité de Protestas concluyó que L tenía derecho de paso por la regla 11 desde el momento en que asumió un rumbo fijo hasta el contacto. W tenía espacio para mantenerse separado, aunque habría tenido que cruzar la línea de salida prematuramente para hacerlo. Por lo tanto, desestimó la protesta de W y confirmó la protesta de L. W apeló, esta vez citando la regla 16.1.</p>
<p><b>Decision</b></p> <p>W's appeal is dismissed. Between positions 2 and 3 L became overlapped to leeward of W, acquiring right of way under rule 11 but limited by rule 15's requirement to initially give room to W to keep clear. L met that requirement because L gave W room to keep clear. Just after position 4, when L luffed to a close-hauled course, she was required by rule 16.1 to give W room to keep clear, and she did so.</p> <p>L had been clear astern of W and was within two of her hull lengths of W when she became overlapped to leeward of W. Therefore, she was required by rule 17 to sail no higher than her proper course. However, she had no proper course before the starting signal (see the definition Proper Course) and the starting signal was not made until after the incident. Therefore, L's luff did not break rule 17 and she was in fact entitled to luff higher than she did, even as high as head to wind, as long as while so doing she complied with rule 16.1.</p> <p>After L became overlapped to leeward of W, W was required by rule 11 to keep clear of L. She did not do so and accordingly her disqualification under rule 11 is upheld. In addition, W broke rule 14 because she could have avoided the contact with L.</p>	<p><b>Decisión</b></p> <p>Se desestima la apelación de W. Entre las posiciones 2 y 3, L estableció un compromiso por sotavento de W, adquiriendo derecho de paso bajo la regla 11, pero limitado por la exigencia de la regla 15 de dar inicialmente espacio a W para mantenerse separado. L cumplió ese requisito porque dio a W espacio para mantenerse separado. Justo después de la posición 4, cuando L orzó a un rumbo de ceñida, estaba obligado por la regla 16.1 a dar a W espacio para mantenerse separado, y lo hizo.</p> <p>L había estado libre a popa de W y cuando se quedó comprometido por sotavento de éste lo hizo a una distancia de W dos esloras. Por lo tanto, la regla 17 le exigía que no navegara más al viento que su rumbo debido. Sin embargo, no hay rumbo debido antes de la señal de salida (véase la definición "Rumbo Debido") y ésta no se dio hasta después del incidente. Por lo tanto, la orzada de L no infringió la regla 17 y de hecho tenía derecho a orzar más al viento que lo que hizo, incluso hasta llegar proa al viento, siempre que al hacerlo cumpliera con la regla 16.1.</p> <p>Después de que L quedó comprometido por sotavento de W, W estaba obligado por la regla 11 a mantenerse separado de L. No lo hizo y en consecuencia se mantiene su descalificación bajo la regla 11. Además, W infringió la regla 14 porque podría haber evitado el contacto con L.</p>

<p>L also broke rule 14 because it would have been easy for her to bear off slightly and avoid the contact. However, she is exonerated because she was the right-of-way boat and there was no damage or injury.</p>	<p>También L infringió la regla 14 porque le habría resultado fácil arribar ligeramente y evitar el contacto. Sin embargo, queda exonerado porque era el barco con derecho de paso y no se produjeron daños o lesiones.</p>
<p>GBR 1965/10</p>	<p>GBR 1965/10</p>