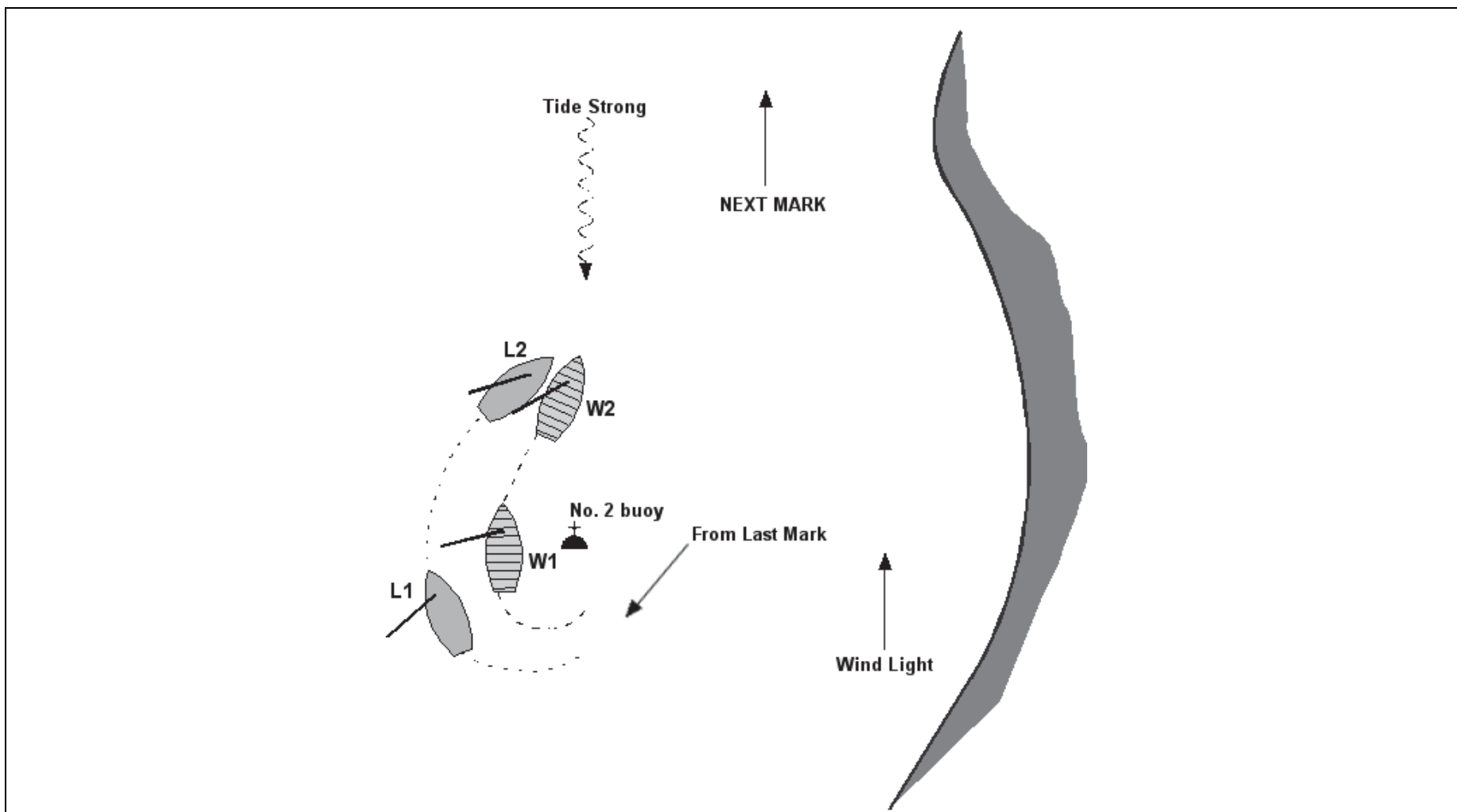


| | |
|--|--|
| <p>CASE 14</p> <p>Definitions, Proper Course Rule 11, On the Same Tack, Overlapped Rule 14, Avoiding Contact Rule 16.1, Changing Course Rule 17, On the Same Tack; Proper Course</p> | <p>CASO 14</p> <p>Definiciones, Rumbo Debido Regla 11, En la Misma Bordada, Comprometidos Regla 14, Evitar Contactos Regla 16.1, Alterar el Rumbo Regla 17, En la Misma Bordada; Rumbo Debido</p> |
| <p><i>When, owing to a difference of opinion about a leeward boat's proper course, two boats on the same tack converge, the windward boat must keep clear. Two boats on the same leg sailing near one another may have different proper courses.</i></p> | <p><i>Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido de un barco de sotavento, dos barcos en la misma bordada convergen, el barco de barlovento debe mantenerse separado. Dos barcos en el mismo tramo navegando cerca unos de otros pueden tener diferentes rumbos debidos.</i></p> |



Facts

After rounding the windward mark in light wind the fleet divided, some boats sailing towards shore to get out of the tide and others remaining offshore in hopes of a better wind. L had established an overlap to leeward of W from clear astern while within two of her hull lengths of W,

Hechos

Después de rodear la baliza de barlovento con viento suave la flota se dividió, algunos barcos navegando hacia la costa para salir de la corriente de marea, mientras otros permanecieron hacia alta mar con la esperanza de un mejor viento. L había establecido un compromiso a sotavento de W

| | |
|--|--|
| <p>and they rounded the mark overlapped. W chose to remain offshore, while L began to luff slowly and informed W of her intention to go inshore. W replied, 'You have no right to luff.' L replied that she was sailing her proper course and W was required to keep clear. The discussion took some time. L continued to gradually change course, and at no time did W state that she was unable to keep clear. The boats touched and both protested. The protest committee disqualified L under rule 17 for sailing above her proper course, and she appealed.</p> | <p>desde libre a popa, mientras se hallaba dentro de dos de sus esloras de W, y rodearon la baliza comprometidos. W eligió permanecer en alta mar, mientras que L comenzó a orzar lentamente e informó a W de su intención de ir hacia la costa. W respondió: "No tienes derecho a orzar". L respondió que estaba navegando su rumbo debido y que W debía mantenerse separado. La discusión duró algún tiempo. L continuó cambiando gradualmente de rumbo, y en ningún momento W indicó que no podía mantenerse separado. Los barcos se tocaron y ambos protestaron. El Comité de Protestas descalificó a L por la regla 17 por navegar más al viento que su rumbo debido, y L apeló.</p> |
| <p>Decision</p> <p>When, owing to a difference of opinion on the proper course to be sailed, two boats on the same tack converge, W is bound by rule 11 to keep clear and by rule 14 to avoid contact.</p> <p>This case illustrates the fact that two boats on the same leg sailing very near to one another can have different proper courses. Which of two different courses is the faster one to the next mark cannot be determined in advance and is not necessarily proven by one boat or the other reaching the next mark ahead.</p> <p>The basis for W's protest was that L sailed above her proper course while subject to rule 17. L's defence and counter-protest were that she had decided that the inshore course out of the tide would result in her finishing sooner and that, therefore, the course she was sailing was her proper course. In addition, L argued that W had broken rules 11 and 14.</p> <p>The facts found do not show that L sailed above her proper course; therefore she did not break rule 17. When L luffed slowly between positions 1 and 2, W had room to keep clear, so L did not break rule 16.1.</p> | <p>Decisión</p> <p>Cuando, debido a una diferencia de opinión sobre el rumbo debido a navegar, dos barcos en la misma bordada convergen, W está obligado por la regla 11 a mantenerse separado y por la regla 14 a evitar el contacto.</p> <p>Este caso ilustra el hecho de que dos barcos en el mismo tramo navegando muy cerca entre sí pueden tener diferentes rumbos debidos. No puede determinarse de antemano cuál de entre dos rumbos diferentes es el más rápido hasta la siguiente baliza y ello tampoco se prueba necesariamente porque sea uno u otro barco quien llegue primero a la baliza.</p> <p>La base de la protesta de W fue que L navegaba más al viento que su rumbo debido mientras estaba sujeto a la regla 17. La defensa de L y los argumentos de su protesta fueron que había decidido que el recorrido costero por fuera de la corriente de marea le haría terminar más pronto y que, por lo tanto, el rumbo que ella estaba navegando era su rumbo debido. Además, L argumentó que W había infringido las reglas 11 y 14.</p> <p>Los hechos probados no muestran que L navegaba más al viento que su rumbo debido; por tanto, no infringió la regla 17. Cuando L orzó lentamente entre las posiciones 1 y 2, W tuvo espacio para mantenerse</p> |

| | |
|--|---|
| <p>L could have avoided contact with W. By not doing so, she broke rule 14, but is exonerated for breaking it because she was the right-of-way boat and the contact caused no damage or injury.</p> <p>By failing to keep clear of L, W broke rule 11. W could have avoided the contact, and by not doing so she too broke rule 14, but she is not exonerated.</p> <p>L's appeal is upheld. L is reinstated, and W is disqualified for breaking rules 11 and 14.</p> | <p>separado, por lo que L no infringió la regla 16.1. L podría haber evitado el contacto con W. Al no hacerlo, infringió la regla 14, pero se le exonera de esta infracción porque era el barco con derecho de paso y el contacto no causó daños ni lesiones.</p> <p>Al no mantenerse separado de L, W infringió la regla 11. W pudo haber evitado el contacto, y al no hacerlo también infringió la regla 14, pero no queda exonerado.</p> <p>Se estima la apelación de L. L es reclasificado y W es descalificado por infringir las reglas 11 y 14.</p> |
| GBR 1966/3 | GBR 1966/3 |