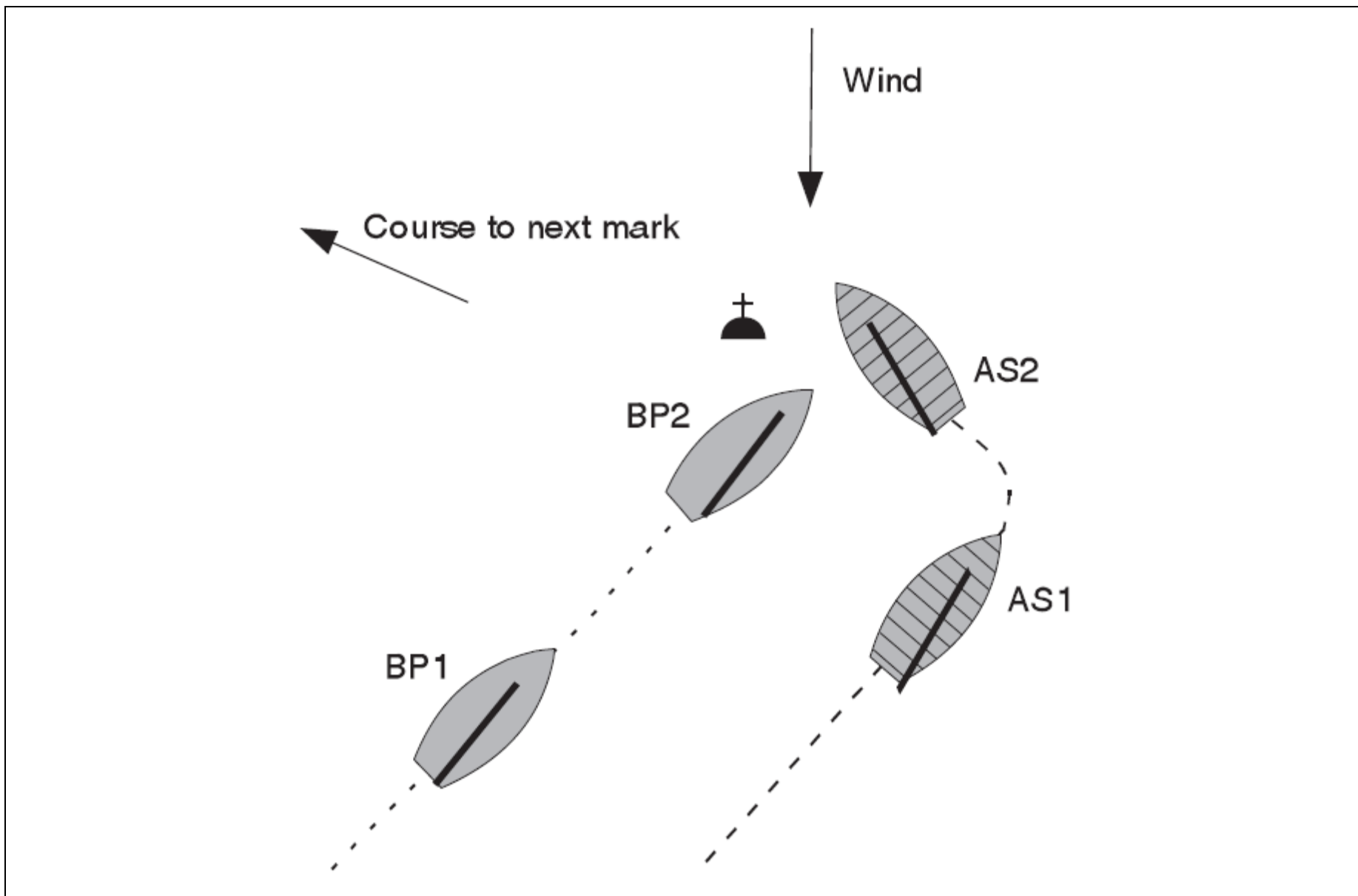


<p>CASE 27</p> <p>Rule 2, Fair Sailing Rule 13, While Tacking Rule 14, Avoiding Contact Rule 15, Acquiring Right of Way</p>	<p>CASO 27</p> <p>Regla 2, Navegación Leal Regla 13, Virando por Avante Regla 14, Evitar Contactos Regla 15, Adquirir Derecho de Paso</p>
<p><i>A boat is not required to anticipate that another boat will break a rule. When a boat acquires right of way as a result of her own actions, the other boat is entitled to room to keep clear.</i></p>	<p><i>Un barco no tiene que anticipar que otro barco va a infringir una regla. Cuando un barco adquiere derecho de paso como resultado de sus propias acciones, el otro barco tiene derecho a espacio para mantenerse separado.</i></p>
<p>Facts</p> <p>AS was clear ahead of BP when she reached the zone. Between position 1 and 2, AS, a hull length to leeward and a hull length ahead of BP, tacked as soon as she reached the starboard-tack lay line. Almost immediately she was hit and damaged by BP travelling at about ten knots. The protest committee disqualified AS for breaking rule 15. It also disqualified BP under rule 2, pointing out that she knew AS was going to tack but did nothing to avoid a collision. BP appealed, asserting that she was not obligated to anticipate an illegal tack.</p>	<p>Hechos</p> <p>Cuando alcanzó la zona, AS estaba libre a proa de BP. Entre las posiciones 1 y 2, AS, una eslora a sotavento y una eslora por delante de BP, viró por avante en el momento en que alcanzó el layline de estribor. Casi inmediatamente BP, que estaba navegando aproximadamente a diez nudos, le golpeó y le causó daños. El Comité de Protestas descalificó a AS por infringir la regla 15. También descalificó a BP por la regla 2, señalando que BP sabía que AS iba a virar por avante y no hizo nada para evitar la colisión. BP apeló, alegando que no tenía la obligación de anticipar una virada por avante contraria a las reglas.</p>



<p>Decision</p> <p>After AS reached the zone, BP was required by rule 12 to keep clear of her and by rule 18.2(b) to give her mark-room. Both these obligations ended when AS passed head to wind (see rules 18.1(a) and 18.2(d)). When AS passed head to wind, BP became the right-of-way boat under rule 13 and held right of way until AS assumed a close-hauled course on starboard tack. At that moment AS, having just acquired right of way under rule 10, was required by rule 15 to give BP room to keep clear.</p> <p>The collision occurred almost immediately after AS assumed a close-hauled course on starboard tack. Therefore, BP needed to take avoiding action before AS had borne away to a close-hauled course. At that time BP had right of way under rule 13, and so AS broke rule 13. AS also broke rule 15 because, after she acquired right of way under rule 10, she did not give BP room to keep clear. Finally, AS broke rule 14 because she could have avoided the contact by turning back onto port tack after she passed head to wind.</p> <p>BP took no action to avoid the collision, but what could she have done? Given her speed and the distance involved, she had perhaps one to two seconds to decide what to do and then do it. It is a principle of the right-of-way rules, as stated in rule 15, that a boat that becomes obligated to keep clear by an action of another boat is entitled to sufficient time for response. Also, while it was obvious that AS would eventually tack to round the mark, no rule required BP to anticipate that AS would break a rule.</p> <p>BP did break rule 10, but she is exonerated under either rule 64.1(a) or rule 21(a). BP did not break rule 14 because it was not reasonably possible</p>	<p>Decisión</p> <p>Cuando AS alcanzó la zona, BP estaba obligado por la regla 12 a mantenerse separado de aquel y por la regla 18.2(b) a darle espacio en baliza. Ambas obligaciones cesaron cuando AS pasó de proa al viento (véanse las reglas 18.1(a) y 18.2(d)). Cuando AS pasó de proa al viento, BP se convirtió en barco con derecho de paso por la regla 13 y mantuvo este derecho hasta que AS alcanzó un rumbo de ceñida amurado a estribor. En ese momento AS, que acababa de adquirir derecho de paso por la regla 10, estaba obligado por la regla 15 a dar a BP espacio para mantenerse separado.</p> <p>El contacto se produjo casi inmediatamente después de que AS asumió un rumbo de ceñida amurado a estribor. Por lo tanto, BP tuvo que tomar una acción evasiva antes de que AS hubiera arribado hasta un rumbo de ceñida. En ese momento BP tenía derecho de paso bajo la regla 13, y por tanto AS infringió la regla 13. AS también infringió la regla 15 porque, una vez que adquirió el derecho de paso según la regla 10, no dio espacio a BP para mantenerse separado. Finalmente, AS infringió la regla 14 porque pudo haber evitado el contacto volviendo a la amura de babor después de pasar de proa al viento.</p> <p>BP no hizo nada para evitar la colisión, pero ¿qué podía haber hecho? Considerando su velocidad y la distancia a la que estaban, quizás tuvo uno o dos segundos para decidir qué hacer y seguidamente hacerlo. Es un principio de las reglas de derecho de paso, como se expresa en la regla 15, el que un barco que se ve en la obligación de mantenerse separado debido a las acciones de otro barco, tiene derecho al tiempo suficiente para poder hacerlo. Además, aunque era obvio que AS tendría que virar por avante para rodear la baliza, BP no tenía ninguna obligación de anticipar que AS iba a infringir una regla.</p> <p>BP infringió la regla 10, pero está exonerado por cualquiera de las reglas 64.1(a) o 21(a). BP no infringió la regla 14 porque no le fue</p>
--	---

<p>for her to have avoided the collision after AS broke rule 13. BP did not violate any principle of sportsmanship or fair play and, therefore, did not break rule 2.</p> <p>BP's appeal is upheld. She is to be reinstated. AS remains disqualified.</p>	<p>razonablemente posible haber evitado la colisión después de que AS infringiera la regla 13. BP no violó ningún principio de deportividad o juego limpio y, por lo tanto, no incumplió la regla 2.</p> <p>Se estima la apelación de BP. Debe ser reclasificado. AS permanece descalificado.</p>
<p>USA 1971/140</p>	<p>USA 1971/140</p>