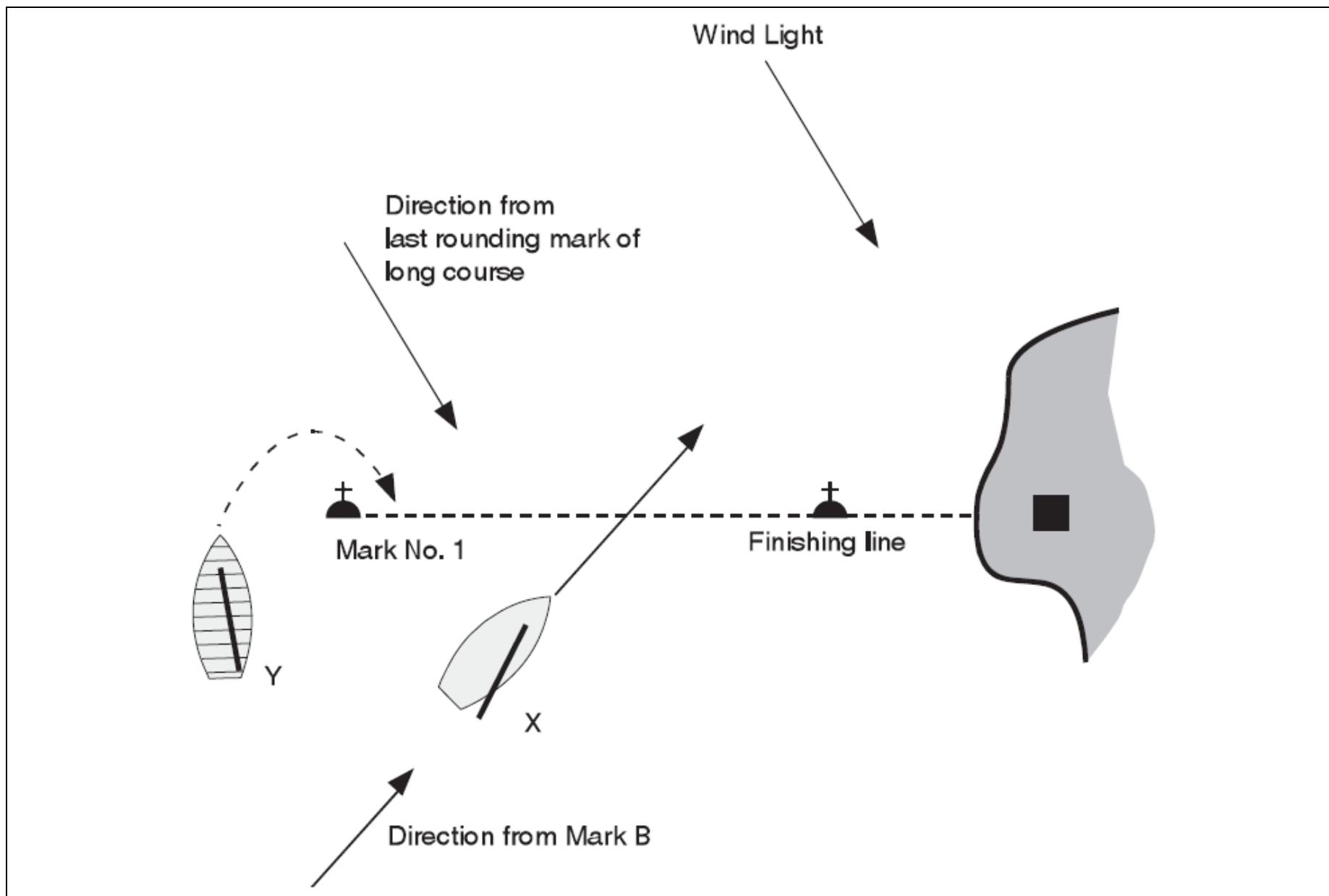


<p><b>CASE 45</b></p> <p><b>Definitions, Finish</b>  <b>Rule 62.1(a), Redress</b>  <b>Rule 64.2, Decisions: Decisions on Redress</b></p>	<p><b>CASO 45</b></p> <p><b>Definiciones, Terminar</b>  <b>Regla 62.1(a), Reparación</b>  <b>Regla 64.2, Decisiones: Decisiones sobre Reparaciones</b></p>
<p><i>When a boat fails to finish correctly because of a race committee error, but none of the boats racing gains or loses as a result, an appropriate and fair form of redress is to score all the boats in the order they crossed the finishing line.</i></p>	<p><i>Cuando un barco no termina correctamente debido a un error del comité de regatas, pero ninguno de los barcos gana o pierde como resultado, una forma adecuada y justa de reparación es anotar todos los barcos en el orden en que cruzaron la línea de llegada.</i></p>
<p><b>Facts</b></p> <p>During the day, the class sailed two races. After the first race, which the boats finished leaving Mark 1 to starboard, the wind became light. Accordingly, the race officer set a shorter second course and issued a change to the sailing instructions stating that, although Mark B was the last rounding mark, Mark 1 was to be left to starboard. The same mark was being used for the finishing line of another race, and the race officer had been advised not to set courses that might lead to different boats passing a finishing mark or crossing the finishing line in opposite directions.</p> <p>X and two other boats finished leaving Mark 1 to port and were scored DNF. Y, followed by the rest of the fleet, sailed the course prescribed by the change to the sailing instructions, leaving Mark 1 to starboard. They thus sailed a 'hook round' finish as shown in the diagram.</p>	<p><b>Hechos</b></p> <p>Durante el día, la clase navegó dos pruebas. Después de la primera prueba, que los barcos terminaron dejando la baliza 1 a estribor, el viento disminuyó. En consecuencia, el oficial de regatas fondeó un segundo recorrido más corto y publicó una modificación a las instrucciones de regata, en la que se indicaba que aunque la baliza B era la última baliza que había que rodear, la baliza 1 debía dejarse a estribor. La misma baliza estaba siendo usada para la línea de llegada de otra prueba y se había advertido al oficial de regatas que no fondeara recorridos que pudieran obligar a otros barcos a pasar una baliza de llegada o a cruzar la línea de llegada en direcciones contrarias.</p> <p>X y otros dos barcos terminaron dejando la baliza 1 a babor y fueron puntuados como DNF. Y, seguido por el resto de la flota navegó el recorrido indicado por el oficial de regata, dejando la baliza 1 a estribor, por tanto, tal como muestra el gráfico, realizaron una llegada “en gancho”.</p>



<p>X requested redress on the grounds that the race committee had not applied the definition Finish correctly when it awarded first place to Y, whereas X had been the first boat to finish as required by the definition. The protest committee gave redress, agreeing that X and the other two boats had finished correctly, and reinstated them in the race. For boats not so finishing, the committee exercised its discretion under rule 64.2 to 'make as fair an arrangement as possible for all boats affected.' It adjusted the race scores according to the order in which all the boats crossed the finishing line, without regard to the direction in which they crossed it.</p> <p>X appealed against the new finishing order, claiming that the wording of the definition Finish was unequivocal and stating that such an arrangement would negate the definition and defeat its purpose, which, she believed, was to prevent 'hook round' finishes.</p>	<p>X solicitó reparación basándose en que el comité de regatas no había aplicado correctamente la definición de terminar y había adjudicado la prueba a Y, mientras que X había sido el primer barco en terminar de acuerdo con la definición. El comité de protestas otorgó la reparación, acordó que X y los otros dos barcos habían terminado correctamente y los reclasificó en la prueba. Para los barcos que no terminaron de esta forma, el comité de protestas ejerció el derecho que le da la regla 64.2 de hacer “un arreglo tan equitativo como sea posible para todos los barcos afectados”. Ajustó las puntuaciones de la prueba siguiendo el orden en el que los barcos cruzaron la línea de llegada, sin tener en cuenta la dirección en que la cruzaron.</p> <p>X apeló contra este nuevo orden de llegada, refiriéndose a la inequívoca redacción de la definición “Terminar” y afirmando que el arreglo realizado invalidaba esta definición e iba en contra del propósito de la misma que, según él pensaba, era evitar las llegadas “en gancho”.</p>
<p><b>Decision</b></p> <p>X's appeal is dismissed. Because the sailing instruction that conflicted with the definition Finish was invalid, issuing it was an improper action of the race committee that qualified the three boats for consideration for redress under rule 62.1(a). None of the boats gained or lost as a result of the race committee error, so the redress awarded was appropriate. It was also as fair an arrangement as possible for all boats affected, as required by rule 64.2.</p>	<p><b>Decisión</b></p> <p>Se desestima la apelación de X. Dado que la instrucción de regata que estaba en conflicto con la definición “Terminar”, era inválida, su publicación constituye una acción inadecuada del comité de regatas lo que cualificó a los tres barcos para recibir una reparación bajo la regla 62.1(a). Ninguno de los barcos ganó o perdió como resultado del error del comité de regatas, por lo que la reparación otorgada fue adecuada. También fue un arreglo tan equitativo como fue posible para todos los barcos afectados, como lo exige la regla 64.2.</p>
<p>GBR 1979/1</p>	<p>GBR 1979/1</p>