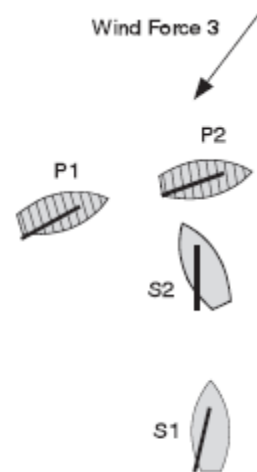


<p>CASE 50</p> <p>Definitions, Keep Clear Rule 10, On Opposite Tacks Rule 14, Avoiding Contact</p>	<p>CASO 50</p> <p>Definiciones, Mantenerse Separado Regla 10, En Bordadas Opuestas Regla 14, Evitar Contactos</p>
<p><i>When a protest committee finds that in a port-starboard incident S did not change course and that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on the part of S, it should dismiss her protest. When the committee finds that S did change course and that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead of S if S had not changed course, then P should be disqualified.</i></p>	<p><i>Cuando un comité de protestas establece que en un incidente babor-estribor S no alteró su rumbo y que no hubo por parte de S un genuino y razonable temor de colisión, la protesta debería ser desestimada. Cuando el comité establece que S alteró su rumbo y que había una duda razonable de si P podría haber pasado por la proa de S si S no hubiera alterado su rumbo, entonces P debería ser descalificado.</i></p>
<p>Facts</p> <p>On a windward leg, P met S and sailed a course to cross ahead of S. S bore away, displayed a protest flag, and hailed P her intent to protest. Both boats were identical 27-foot (8 m) keel boats, and the wind strength was Force 3.</p> <p>S protested under rule 10, stating that she had to bear away to avoid colliding with P. The protest committee dismissed the protest by S, stating that 'The need to change course could not be substantiated by the conflicting testimony of the two helmsmen.' S appealed.</p>	<p>Hechos</p> <p>En un tramo de ceñida P se encontró con S, y navegó a un rumbo para pasar por su proa. S arribó, mostró su bandera de protesta y avisó a P de su intención de protestar. Los dos barcos eran idénticos, barcos de 27 pies (8 metros) con quilla y había un viento de fuerza 3</p> <p>S protestó por la regla 10, afirmando que había tenido que arribar para evitar una colisión con P. El comité de protestas desestimó la protesta de S alegando que: "debido a los testimonios contradictorios de los dos patrones no se pudo probar que hubiera existido necesidad de alterar el rumbo". S apeló.</p>



Decision

Rule 10 protests involving no contact are very common, and protest committees tend to handle them in very different ways. Some place an onus on the port-tack boat to prove conclusively that she would have cleared the starboard-tack boat, even when the latter's evidence is barely worthy of credence. No such onus appears in rule 10. Other protest committees are reluctant to allow any rule 10 protest in the absence of contact, unless the starboard-tack boat proves conclusively that contact would have occurred had she not changed course. Both approaches are incorrect.

S's diagram, later endorsed by the protest committee, shows that S bore away to avoid contact. P's diagram, which was not endorsed by the protest committee, showed a near miss if S did not bear away. P did not deny or confirm that S bore away but said that, if she did, it was unnecessary.

A starboard-tack boat in such circumstances need not hold her course so

Decisión

Son muy normales las protestas por la regla 10 sin contacto, y los comités de protestas las manejan de diferentes formas. Algunos atribuyen la carga de la prueba al barco amurado a babor quien debe probar de manera terminante que hubiera librado al barco amurado a estribor, incluso cuando las pruebas presentadas por éste último apenas sean dignas de crédito. En la regla 10 no aparece tal carga de la prueba. Otros comités de protestas son reacios a permitir cualquier protesta de la regla 10 en ausencia de contacto, a menos que el barco amurado a estribor demuestre de manera concluyente que el contacto habría ocurrido si no hubiera alterado el rumbo. Ambas aproximaciones son incorrectas.

El dibujo hecho por S, posteriormente asumido por el comité de protestas, muestra que S arribó para evitar la colisión. El dibujo hecho por P, que no fue asumido por el comité de protestas, mostraba que pasaba muy justo si S no hubiera arribado. P ni negó ni confirmó que S hubiera arribado, pero dijo que si lo hubiera hecho, era innecesario.

En tales circunstancias, un barco amurado a estribor no necesita

<p>as to prove, by hitting the port-tack boat, that a collision was inevitable. Moreover, if she does so she will break rule 14. At a protest hearing, S must establish either that contact would have occurred if she had held her course, or that there was enough doubt that P could safely cross ahead to create a reasonable apprehension of contact on S's part and that it was unlikely that S would have 'no need to take avoiding action' (see the definition Keep Clear).</p> <p>In her own defence, P must present adequate evidence to establish either that S did not change course or that P would have safely crossed ahead of S and that S had no need to take avoiding action. When, after considering all the evidence, a protest committee finds that S did not change course or that there was not a genuine and reasonable apprehension of collision on her part, it should dismiss her protest. When, however, it is satisfied that S did change course, that there was reasonable doubt that P could have crossed ahead, and that S was justified in taking avoiding action by bearing away, then P should be disqualified.</p> <p>On the facts, as shown in the diagram and the report of the protest committee, the ability of P to cross ahead of S was doubtful at best. S' appeal is upheld, and P is disqualified.</p>	<p>mantener su rumbo para probar, al colisionar con el barco amurado a babor, que el contacto era inevitable. Por otra parte, si lo hace, infringirá la regla 14. En la audiencia de la protesta, S debe establecer bien que habrían colisionado si hubiera mantenido su rumbo, bien que había la suficiente duda de que P podía cruzar con seguridad para crear en S un temor razonable de colisión y que era poco probable que S no tuviera "necesidad de realizar acciones para evitarlo" (véase la definición "Mantenerse Separado").</p> <p>En su propia defensa, P debe presentar pruebas adecuadas para establecer bien que S no alteró su rumbo, bien que P habría pasado con seguridad por delante de S y que éste no tuvo necesidad de realizar acciones para evitarlo. Cuando, después de considerar todas las pruebas, un comité de protestas determina que S no alteró su rumbo o que no hubo para él un temor de colisión genuino y razonable, debe desestimar su protesta. Sin embargo, cuando queda satisfecho de que S alteró su rumbo, de que existían dudas razonables de que P podría haber cruzado por delante, y de que estaba justificado que S realizara acciones para evitarlo arribando, entonces P debe ser descalificado.</p> <p>En cuanto a los hechos, como se muestra en el dibujo y en el informe del comité de protestas, la capacidad de P para cruzar por delante de S era, en el mejor de los casos, dudosa. Se estima la apelación de S, y se descalifica a P.</p>
CAN 1981/58	CAN 1981/58