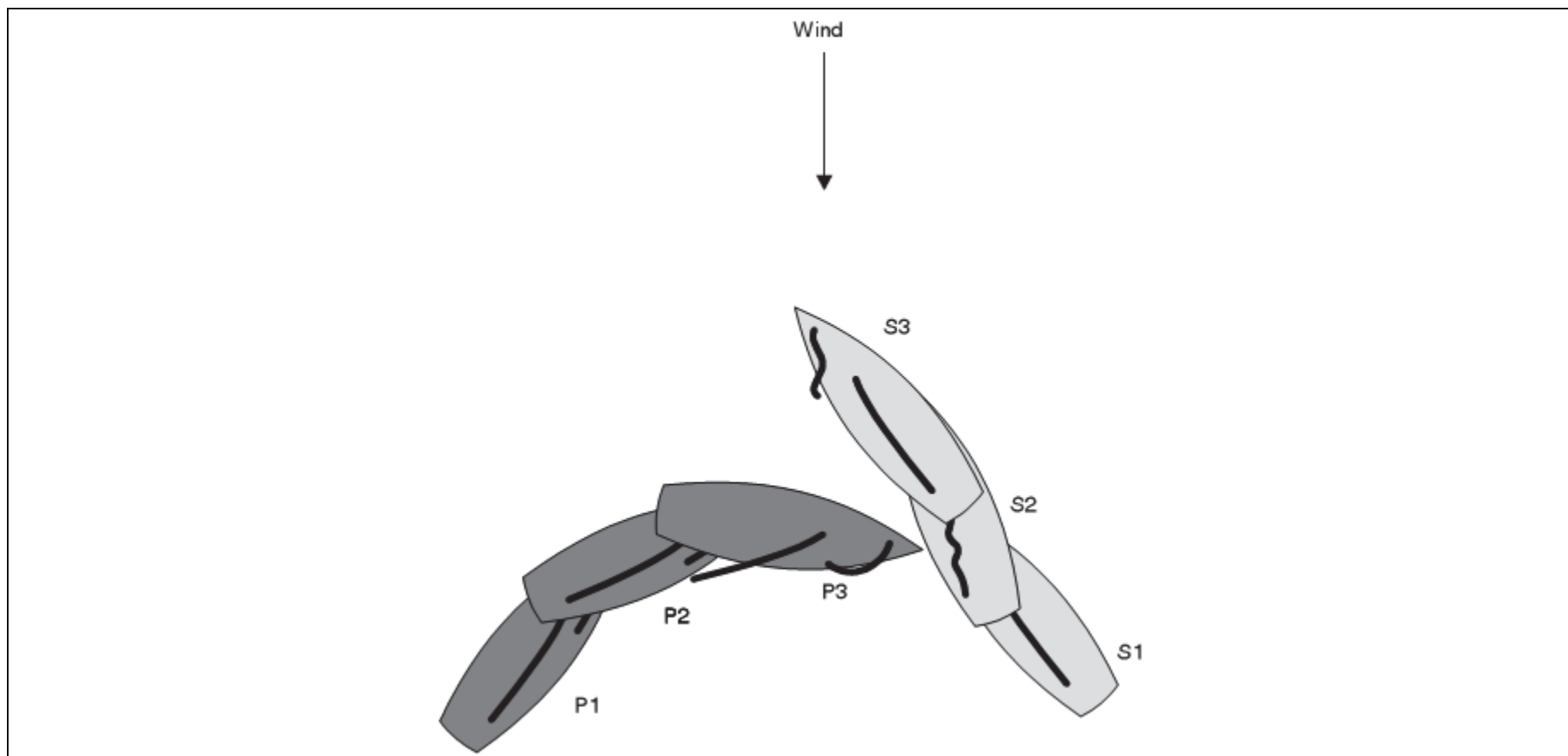


<p>CASE 88</p> <p>Definitions, Keep Clear Rule 10, On Opposite Tacks Rule 14, Avoiding Contact</p>	<p>CASO 88</p> <p>Definiciones, Mantenerse Separado Regla 10, En Bordadas Opuestas Regla 14, Evitar Contactos</p>
<p><i>A boat may avoid contact and yet fail to keep clear.</i></p>	<p><i>Un barco puede evitar un contacto y aun así no mantenerse separado.</i></p>
<p>Facts</p> <p>S and P, two keelboats about 24 feet (7 m) in length, approached each other on a windward leg, sailing at approximately the same speed in 12 to 15 knots of wind and 'minimal' sea conditions. S was slightly ahead. When approximately three hull lengths away, S hailed 'Starboard' and did so again at two hull lengths, but P did not respond or change course. At position 1 in the diagram both boats changed course at the same moment.</p> <p>S, fearing a collision, luffed sharply intending to tack and thereby minimize damage or injury, and P bore away sharply. As soon as she saw P bear away, S immediately bore away also. P, with her tiller turned as far to port as it would go, passed astern of S within two feet (0.6 m) of her. There was no contact. S protested under rule 10.</p> <p>The protest committee decided that P did not break rule 10. It then considered whether S had broken rule 16.1 or 16.2 by luffing and then immediately bearing away. It concluded that she had not, after finding that her course changes did not affect P, which was already making a severe course change that would have been necessary even in the absence of S's actions. S's protest was dismissed, and she appealed.</p>	<p>Hechos</p> <p>S y P, dos barcos con quilla de unos 24 pies de eslora (7 metros), se aproximaban el uno al otro en un tramo de ceñida. Navegaban aproximadamente a la misma velocidad, con un viento de 12 a 15 nudos y con unas condiciones “mínimas” de mar. S iba ligeramente por delante. Cuando estaban a tres esloras de distancia S gritó “Estrabor”, y volvió a gritar cuando estaban a dos esloras, pero P ni respondió, ni alteró su rumbo. En la posición 1 del dibujo los dos barcos alteraron su rumbo al mismo tiempo.</p> <p>S, temiendo que se produjera una colisión, orzó violentamente intentando virar por avante, para de esta forma minimizar el daño o lesión, mientras que P arribó también de forma brusca. Al ver que P arribaba, S inmediatamente arribó también. P, con la caña tan a babor como pudo, pasó a dos pies (0,6 metros) de la popa de S. No hubo contacto. S protestó por la regla 10.</p> <p>El Comité de Protestas decidió que P no infringió la regla 10. A continuación consideró la posibilidad de que, al haber orzado e inmediatamente haber arribado, S pudiera haber infringido las reglas 16.1 y 16.2. El Comité de Protestas concluyó que no hubo tal infracción tras decidir que esas alteraciones de rumbo no afectaron a P, quien ya estaba haciendo una considerable alteración de rumbo, necesaria incluso en ausencia de las acciones de S. Se desestimó la protesta de S, y éste apeló.</p>



Decision

S's appeal is upheld. P is disqualified for breaking rule 10.

Rule 10 required P to 'keep clear' of S. 'Keep clear' means something more than 'avoid contact'; otherwise the rule would contain those or similar words. Therefore, the fact that the boats did not collide does not necessarily establish that P kept clear. The definition Keep Clear in combination with the facts determines whether or not P complied with

Decisión

Se estima la apelación de S. Se descalifica a P por infringir la regla 10.

La regla 10 obligaba a P a “mantenerse separado” de S. “Mantenerse separado” es algo más que “evitar un contacto”; de no ser así, la regla incluiría estas palabras u otras similares. Por tanto, el hecho de que no se produjera una colisión no prueba necesariamente que P se mantuviera separado. La definición “Mantenerse Separado” en combinación con los

<p>the rule. In this case, the key question raised by the definition is whether S was able to 'sail her course with no need to take avoiding action'.</p> <p>The following considerations lead to the conclusions that P failed to keep clear of S and therefore broke rule 10:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) the courses of the boats when the incident began. They were on collision courses, which meant that at least one of them would have to change course. (2) the distance between the boats at the moment both boats changed their courses. After position 1, if neither boat had changed course, P's bow would have struck the leeward side of S after the boats had sailed approximately two-thirds of a hull length. (3) the estimated time remaining before contact. When both boats changed course there was very little time remaining before a collision would have occurred. For example, at a speed of five knots one of these boats would travel two-thirds of her length in 1.9 seconds. At six knots it would be 1.5 seconds. (4) the extent of the course change needed by each boat to avoid a collision. This increased as the boats came closer. At the time P changed course, the change required was such that 'with her tiller turned as far to port as it would go' she passed S's stern 'within two feet' (0.6 m). At the same moment, the course change S would have needed to avoid P if P did not change course was approximately 90 degrees because S would have had to tack. (5) the time required by either boat to make the necessary course change. This factor was itself determined by several others: the boat's weight and speed, her underwater hull shape, the size of her rudder, the sail handling required, and wind and sea conditions. <p>When the boats reached position 1 in the diagram, P was not keeping</p>	<p>hechos será lo que determine si P cumplió o no con la regla. En este caso, la cuestión determinante que se deriva de la definición es si S pudo navegar a su rumbo “sin necesidad de realizar acciones para eludirlo”.</p> <p>Las siguientes consideraciones conducen a las conclusiones de que P no se mantuvo separado de S y, por lo tanto, infringió la regla 10:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) los rumbos de los barcos cuando comenzó el incidente. Navegaban en rumbo de colisión, lo que significa que al menos uno de ellos tendría que alterar su rumbo. (2) la distancia entre los barcos en el momento en que ambos alteraron su rumbo. Tras la posición 1 si ninguno hubiera alterado su rumbo, la proa de P habría golpeado el costado de sotavento de S tras navegar aproximadamente dos tercios de su eslora. (3) el tiempo estimado restante para el contacto. Cuando ambos barcos alteraron su rumbo quedaba muy poco tiempo antes de que se produjera el contacto. Por ejemplo, a la velocidad de cinco nudos uno de estos barcos se desplaza dos tercios de su eslora en 1,9 segundos. A seis nudos sería 1,5 segundos. (4) la amplitud del cambio de rumbo que cada barco necesitaba para evitar la colisión. Esta amplitud aumentaba a medida que los barcos se acercaban. Cuando P alteró su rumbo, la alteración que necesitó hacer fue tal que “con la caña tan a babor como pudo” pasó a “dos pies” (0,6 metros) de la popa de S. Al mismo tiempo, la alteración de rumbo que S hubiera tenido que realizar para evitar a P, si P no hubiera hecho nada, habría sido aproximadamente de 90 grados, ya que S habría tenido que virar por adelante. (5) el tiempo que cada barco precisó para hacer la alteración de rumbo necesaria. Este factor viene, a su vez, determinado por otros varios: el peso y la velocidad de cada barco, la forma de la obra viva del casco, el tamaño del timón, la maniobra de velas que debían hacer y las condiciones de mar y viento. <p>Cuando los barcos llegan a la posición 1 del dibujo, P no se estaba</p>
---	--

<p>clear. A collision was imminent, and almost unavoidable, as shown by the fact that with helm hard over P passed less than two feet (0.6 m) from S's stern. At that diagram position, S had no assurance that P had heard her hails, or was preparing to change course, or even that P was aware of the presence of S. Also, P had sailed beyond the point at which she should have borne off, either to minimize the time and distance to reach the windward mark or to sail a course chosen for tactical reasons. For all these reasons, S was clearly unable to sail her course 'with no need to take avoiding action' and so P broke rule 10. S was fully justified in expecting a collision and in concluding that only her action would prevent it.</p> <p>There is no need to address the question of whether or not S broke rule 16.1 or 16.2 because, by the time S changed course, P had already broken rule 10, and S, acting as required by rule 14, changed course to avoid a collision. Even if the facts had indicated that S had broken rule 16.1 or 16.2, she would have been exonerated as provided in rule 64.1(a).</p>	<p>manteniendo separado. La colisión era inminente y casi inevitable, lo que queda demostrado por el hecho de que P, con la caña al máximo, pasó a menos de dos pies (0,6 metros) de la popa de S. En esa posición del dibujo S no estaba seguro de si P había oído sus voces, o si se estaba preparando para alterar su rumbo o incluso de si se había dado cuenta de su presencia. A su vez, P había sobrepasado el punto en el que debía haber arribado con el fin de reducir al mínimo el tiempo y la distancia para llegar a la baliza de barlovento o navegar a su rumbo elegido por razones tácticas. Por todas estas razones estaba claro que S no podía continuar navegando a su rumbo "sin necesidad de realizar acciones para eludir" a P, por lo que P infringió la regla 10. S tenía razones de sobra para esperar que se produjera una colisión y para pensar que solo se podría evitar si él hacía algo.</p> <p>La cuestión de si S infringió o no las reglas 16.1 o 16.2 es irrelevante, ya que cuando S alteró su rumbo P ya había infringido la regla 10 y S, actuando tal como le exigía la regla 14, alteró su rumbo para evitar la colisión. Aunque los hechos hubieran indicado que S había infringido las reglas 16.1 o 16.2, S habría sido exonerado como establece la regla 64.1(b).</p>
See also Case 50.	Véase también el Caso 50.
USA 1996/305	USA 1996/305