

CASO 50

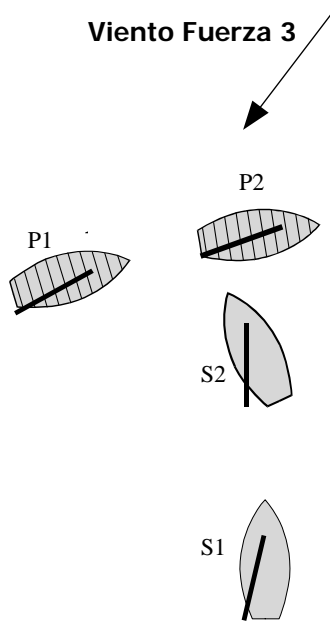
Regla 10, En Bordadas Opuestas Regla 14, Evitar Contacto Definiciones, Mantenerse Separado

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 una genuina y razonable percepción de riesgo 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.

Resumen de los hechos.

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 con quilla y había un viento de fuerza 3.

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.



Decisión

Las protestas de la regla 10 en situaciones en las que no hay contacto son muy frecuentes, y los comités de protestas tienden a tratarlas de diferentes formas. Algunos sitúan en el barco de babor la responsabilidad de demostrar, de forma concluyente, que habría cruzado y dejado libre al barco de estribor, aún cuando la evidencia de este último no sea del todo creíble. Esta carga de la prueba no existe en la regla 10. Otros comités de protestas son reacios a admitir protestas por la regla 10 si no ha habido contacto, a menos que el barco amurado a estribor demuestre de forma concluyente que de no haber alterado el rumbo el contacto habría ocurrido. Ambos enfoques son incorrectos.

El esquema de S, posteriormente refrendado por el comité de protestas, muestra que S arribó para evitar el contacto. El esquema de P, que no fue refrendado por el comité de protestas, mostraba que si S no hubiera arribado habría quedado un pequeño hueco entre los dos. P ni negó ni confirmó que S

hubiera arribado, sólo dijo que aunque lo hubiera hecho, no habría sido necesario.

Un barco amurado a estribor en estas circunstancias no necesita mantener su rumbo y colisionar con el barco amurado a babor para demostrar que la colisión era inevitable. Es más, si lo hace, infringirá la regla 14. En una audiencia, S debe establecer, o bien que si hubiera mantenido su rumbo se hubiera producido una colisión, o que la duda de que P pudiera cruzar con seguridad por delante provocó en S la impresión de contacto y que era poco probable que S "no tuviera necesidad de realizar acciones para eludirlo" (ver definición de Mantenerse Separado).

En su propia defensa, P debe presentar las pruebas adecuadas para concluir que S no alteró su rumbo o que P habría cruzado con seguridad por delante de S, de forma que S no tenía necesidad de tomar ninguna acción evasiva. Cuando, después de considerar todas las evidencias, un comité de protestas establece que S no alteró su rumbo o que no existió por su parte, una auténtica y razonable sensación de que iba a ocurrir un contacto, entonces debería desestimar la protesta. Sin embargo, si está convencido de que S alteró el rumbo, de que había una duda razonable sobre si P podía haber cruzado por delante y de que la acción evasiva de S arribando estaba justificada, entonces P debería ser descalificado.

En este caso, tal como muestran el esquema y el informe del comité de protestas, la posibilidad de que P cruzara por delante de S era, en el mejor de los casos, dudosa. La apelación es admitida y P es descalificado.