

**Regla 10, En bordadas Opuestas****Regla 14, Evitar Contactos****Mantenerse Separado**

*Un barco puede evitar un contacto y aún así no mantenerse separado.*

**Resumen de los hechos.**

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 “Estribor”, y volvió a gritar cuando estaban a dos esloras, pero P ni respondió, ni alteró su rumbo. En las posiciones S1 y P1 del esquema los dos barcos alteraron su rumbo al mismo tiempo, S temiendo que se produjera una colisión orzó violentamente intentando virar, 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 el timón al máximo, pasó a dos pies (0,6 metros) de la popa de S. No hubo contacto. S protestó por la regla 10.

El comité de protestas desestimó la protesta de S y a continuación consideró la posibilidad de que, al haber orzado y a continuación haber arribado, S pudiera haber infringido las reglas 16.1 y 16.2. El comité de protestas concluyó que no hubo tal infracción, ya que, si bien P estaba haciendo una considerable alteración de rumbo, esta habría sido necesaria incluso en ausencia de las acciones de S y por tanto, los cambios de rumbo de S no habían afectado a P. S apeló la decisión de desestimar la protesta.

**Decisión**

Apelación admitida. P es descalificado por infringir la regla 10, y S es reclasificado.

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 de Mantenerse Separado en combinación con los 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 eludir a P”.

Los siguientes factores llevaron a la autoridad nacional a establecer sus conclusiones y su decisión:

1. Los rumbos de los barcos cuando comenzó el incidente. P y S 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. Siguiendo el esquema y asumiendo que S no alterara su rumbo, la distancia entre la proa de P y la banda de sotavento de S era aproximadamente de dos tercios de la eslora de P.
3. El tiempo estimado para el momento del contacto. Cuando ambos

barcos alteraron su rumbo quedaba muy poco tiempo para que se hubiera producido 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 modificación que necesitó hacer fue tal que con el timón al máximo pasó a menos de “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.
5. El tiempo que cada barco necesitó para hacer su alteración de rumbo. Este factor viene determinado por otros varios: el peso y la velocidad de cada barco, la forma de la parte sumergida del casco, el tamaño del timón, la maniobra de velas que debían hacer y las condiciones de mar y viento.

En el esquema, cuando los barcos llegan a las posiciones S1 y P1, P no se estaba manteniendo separado. La colisión era inminente y casi inevitable, lo que muestra el hecho de que P, con el timón al máximo, pasó a menos de dos pies (0,6 metros) de la popa de S. En esa posición S no estaba seguro de si P había oído sus voces, 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.

La cuestión de si S infringió o no las reglas 16.1 y 16.2 es irrelevante, ya que cuando S alteró su rumbo P ya había infringido la regla 10 y S actuó tal como le exigía la regla 14, para evitar la colisión. Aunque los hechos hubieran indicado que S había infringido las reglas 16.1 y 16.2, S habría sido exonerado como establece la regla 64.1(b).

