

<p>CASE 38</p> <p>International Regulations for Preventing Collisions at Sea</p>	<p>CASO 38</p> <p>Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes</p>
<p><i>The International Regulations for Preventing Collisions at Sea (IRPCAS) are intended to ensure the safety of vessels at sea by precluding situations that might lead to collisions. When the IRPCAS right-of-way rules replace the rules of Part 2, they effectively prohibit a right-of-way boat from changing course towards the boat obligated to keep clear when she is close to that boat.</i></p>	<p><i>El Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (RIPA) tiene por objeto garantizar la seguridad de los barcos en la mar previniendo situaciones que podrían terminar en colisión. Cuando las reglas de derecho de paso del RIPA reemplazan a las reglas de la Parte 2, prohíben efectivamente a un barco con derecho de paso alterar su rumbo en dirección hacia el barco que está obligado a mantenerse separado cuando está cerca de ese barco.</i></p>
<p>Facts</p> <p>At about 0030, L and W were running on starboard tack on parallel courses about two hull lengths apart. W was clear astern of L and on a track to windward of L's track, and was steadily closing up on L. The sailing instructions had, between sundown and sunrise, replaced the rules of Part 2 with the <i>IRPCAS</i> right-of-way rules. L changed course to starboard, forcing W to respond in order to avoid a collision. W protested L on the grounds that 'luffing was forbidden at night.' The protest committee upheld the protest under the <i>IRPCAS</i>, Part B, Section II, Rule 17. L appealed on the grounds that the protest committee had misapplied the relevant <i>IRPCAS</i> rules.</p>	<p>Hechos</p> <p>Cerca de las 00:30 horas, L y W navegaban de popa, amurados a estribor, con rumbos paralelos y separados entre sí aproximadamente dos esloras. W estaba libre a popa de L y siguiendo una ruta más a barlovento de la de L, y estaba alcanzándolo poco a poco. Las instrucciones de Regata establecían que, entre el ocaso y el orto, las reglas de derecho de paso del <i>RIPA</i> reemplazaban a las reglas de derecho de paso de la Parte 2. L alteró su rumbo hacia estribor, obligando a W a responder para evitar la colisión. W protestó contra L basándose en que “orzar está prohibido de noche”. El comité de protestas admitió la protesta por la regla 17, Sección II, Parte B del <i>RIPA</i>. L apeló alegando que el comité de protestas había aplicado erróneamente las reglas pertinentes del <i>RIPA</i>.</p>
<p>Decision</p> <p><i>IRPCAS</i> Rule 13(a) states that 'any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken,' and Rule 13(b) states 'A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.' In the above case W was the overtaking vessel. Rule 13(d)</p>	<p>Decisión</p> <p>La Regla 13(a) del <i>RIPA</i> establece que “todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado” y la Regla 13(b) dice que "Se considerará como buque que alcanza, a todo buque que se aproxime a otro viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre en una posición tal respecto del buque alcanzado que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado”.</p>

<p>states, 'Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not . . . relieve [the overtaking vessel] of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.'</p> <p>The overtaken vessel, in this case L, has obligations towards the overtaking vessel. These are in Rule 17, which states in part, 'Where one of two vessels is to keep out of the way, the other shall keep her course and speed.' It is this rule that prohibits the racing manoeuvre known as 'luffing' while the boats are so close that L's luff forces W to change course to avoid contact. Therefore, L's appeal is dismissed and the protest committee's decision to penalize her is upheld.</p>	<p>En este caso, W era el barco que alcanzaba. La Regla 13(d) establece que, "Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará... ni le dispensará [al buque que alcanza] de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía."</p> <p>L, como barco que está siendo alcanzado, también tiene obligaciones respecto al barco que alcanza. Estas obligaciones se recogen en la Regla 17, que en parte establece que "Cuando uno de dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad". Esta es la regla que prohíbe la maniobra que en regata se conoce como "orzar", mientras la distancia entre los barcos sea tal que una orzada de L obligue a W a alterar su rumbo para evitar el contacto. Por todo esto se desestima la apelación y se mantiene la decisión del comité de protestas de penalizar a L.</p>
CAN 1976/32	CAN 1976/32