

Patrón de Embarcaciones de Recreo

P.E.R.

Reglamento Internacional Prevencion de Abordajes

RIPA

6.- REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES (R.I.P.A.)

6.1. Generalidades

Regla 1: *Ámbito de aplicación*

- a) *El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.*
- b) *Ninguna disposición del presente Reglamento, impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima. Dichas reglas especiales **deberán coincidir en todo lo posible** con lo dispuesto en el presente Reglamento.*
- c) *Ninguna disposición del presente Reglamento, impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por el Gobierno de cualquier Estado en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales para buques de guerra y buques navegando en convoy o en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas o marcas adicionales para buques dedicados a la pesca en flotilla. En la medida de lo posible, dichas luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales serán tales, que **no puedan confundirse** con ninguna luz, marca o señal autorizada en otro lugar del presente Reglamento.*
- d) *La **Organización** podrá adoptar **dispositivos de separación de tráfico** a los efectos de este Reglamento.*
- e) *Siempre que el Gobierno interesado considere que **un buque de construcción o misión especial, no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto** en algunas de las presentes Reglas sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, sin perjudicar la función especial del buque, dicho buque cumplirá con aquellas otras disposiciones sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, que su Gobierno haya establecido como normas que representen el cumplimiento **lo más aproximado posible de este Reglamento** respecto a dicho buque.*

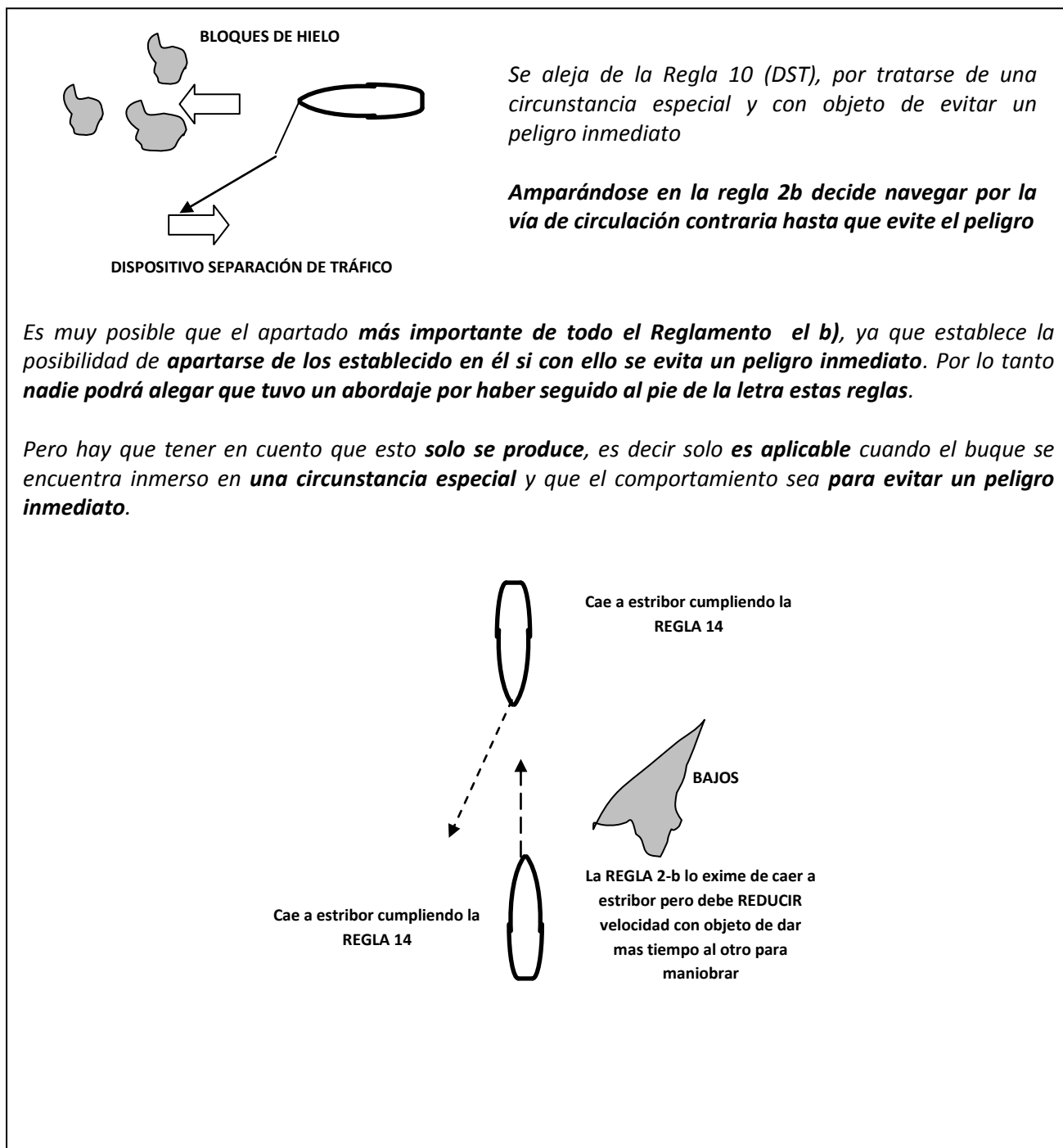
Cuando se elabora un Convenio Internacional, se realiza para que se armonicen unas leyes y que no se tengan que ajustar estas reglas a otras diferentes cada vez que un buque navegue por aguas extranjeras. Sin embargo algunas zonas y por diversos motivos presentan **configuraciones y particularidades que no pueden ser incluidas** en el Reglamento, **este es pues el motivo el porqué el Reglamento permite esas particularidades**, aunque estas **deben coincidir todo lo posible** con este Reglamento. Por ejemplo en España la **Orden de 2 de julio de 1964**, establece que **las embarcaciones deportivas dentro de los puertos evitarán hacer maniobrar a los barcos comerciales**, realmente esto no contradice en nada al Reglamento ya que en la **Regla 9** se regula que en un paso o **canal angosto** los **buques de vela y los menores de 20 metros** (la mayoría de la flota de recreo) **no estorbaran** el tránsito de uno de mayor tamaño. Otro ejemplo significativo es **el privilegio de paso que existe en algunos países cuando se navega con corriente a favor** en un río o una canal al considerar que tienen menos maniobrabilidad

Dos conclusiones:

- a) Pueden existir **barcos que no se adaptan a estas Reglas**
- b) Las reglas, a veces se **adaptan** cambiando a esa particularidad (publicación en **DERROTOS o AVISOS**)

Regla 2: Responsabilidades

- a) **Ninguna disposición del Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al capitán o a la dotación, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de la negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.**
- b) **En la interpretación y cumplimiento del presente Reglamento se tomarán en consideración todos aquellos peligros de navegación y riesgo de abordajes y todas las circunstancias especiales, incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesarios apartarse de este Reglamento para evitar un peligro inminente.**



Regla 3: Definiciones Generales

A efecto de **este reglamento y a no ser que se exprese lo contrario**:

- a) **Buque**: todo tipo de embarcación incluso las que no tienen desplazamiento y las naves como los hidroaviones y de vuelo rasante, cuyo medio de transporte sea el agua.
- b) **Buque de propulsión mecánica**: cuando se mueve por medio de una **máquina**
- c) **Buque de vela**: solo cuando **va a vela** con la maquina propulsora sin funcionar (motor: cambian luces, obligaciones y reglas)
- d) **Buque dedicado a la pesca**: redes, aparejos de arrastre o cualquier otro arte de pesca que restrinja su maniobrabilidad. **No** son considerado como tales, **pesca al curricán** ni de **recreo fondeados**.
- e) **Hidroavión**: toda **aeronave** proyectada para maniobrar sobre el agua.
- f) **Buque sin gobierno**: cuando por cualquier **circunstancia excepcional** (fallo máquina, timón...) es incapaz de maniobrar en la forma que el reglamento exige, y en consecuencia **no puede apartarse de la derrota de otro buque**.
- g) **Buque con capacidad de maniobra restringida**: debido a la **naturaleza de su trabajo** tiene restringida su capacidad para maniobrar y **no puede apartarse de la derrota de otro buque** (son solo un **poco más manejables** que los buques sin gobierno). incluye pero **no se limita**:
 - Dedicados a **colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o conductos submarinos**.
 - Dedicados a **dragados, trabajos hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas**
 - Buques en **navegación que estén haciendo combustible o transbordando carga** (provisiones o personas)
 - Dedicados al **lanzamiento y recogida de aeronaves** (portaaviones)
 - Dedicados a la **limpieza de minas**
 - Dedicados a **remolque** que por su naturaleza restrinja fuertemente al buque remolcador y su remolque en su capacidad para apartarse de su derrota.
- h) **Buque restringido por su calado**: buque de **propulsión mecánica** por motivo de su **calado** en relación a la **profundidad** y a la **anchura** que tienen **disponibles de aguas navegables**
- i) La expresión "**en navegación**", se aplica a todo buque que **no esté fondeado, ni amarrado a tierra ni varado**.
- j) Por **eslora y manga** de un buque, se entenderá la **eslora total** y la **manga máxima**
- k) Se entenderán por **buques que están a la vista** únicamente cuando puedan ser observado **visualmente** desde otro (sección ii – reglas 11- 18) – **no por radar**
- l) La expresión **visibilidad reducida** siempre que la visibilidad disminuya **niebla, bruma, nieve, tormentas de arena** o causas análogas.
- m) La expresión **nave en vuelo rasante**, designa una nave multimodal que en su modalidad de funcionamiento principal, **vuela muy cerca de la superficie aprovechando la acción del efecto de superficie**.

El reglamento considera como **"buque"** a toda clase de embarcación que **pueda ser utilizada como medio de transporte en el agua.**

Salvo lo dispuesto en la **regla 9** y en la **regla 10**, **no existen privilegios de paso en función de la eslora.**

Para las **motos** o el **esquí náutico** (aunque deben ser considerara como tal), existen **bandos** publicados en boletines oficiales que les determinan su navegación, indicándoles que **deben de mantenerse alejada del resto del tráfico.**

Los veleros, en el momento que **ponen en funcionamiento el motor**, dejan de ser considerado como tal y pasan a tener las mismas **obligaciones que los buques de propulsión mecánica** (deben exhibir un cono con vértice hacia abajo).

Con los **buques de pesca** ocurre algo parecido, ya que el reglamento se refiere a ellos **cuando están pescando**, por lo que si no lo están haciendo **no pueden acogerse a ningún tipo de privilegio.**

También los conceptos de **sin gobierno** y el de **capacidad de maniobras restringida** son fáciles de confundir. Sin embargo entre ellos hay una diferencia, y es que en los **sin gobierno** se debe a una **circunstancia excepcional y no deseada** (avería en timón, máquina, un velero en medio de una encalmada si no posee motor etc...), mientras que la de la **capacidad de maniobras restringida**, es debido siempre a una **circunstancia normal y voluntaria de trabajo** (dragas, cableros, oceanográficos, portaaviones etc.).

Tampoco **todos los remolcadores** se incluyen en este grupo, **solo aquellos que por la naturaleza de su remolque restringe su capacidad de apartarse de la derrota de otro buque.**

Los **buques restringido por su calado**, deben ser en primer lugar **buques de propulsión mecánica** (sin llegar a entenderse el porqué el reglamento no considera a los de vela), además no solo debe ser restringido en el cado sino también en la **anchura**

Cuando un barco está **garreando**, basándose en esta regla se puede considerar que esta **en navegación** (al no estar su ancla sujeta en el fondo no se le puede considerar fondeado). Sin embargo si el barco esta garreando de forma **no intencionada**, y al estar estas circunstancias más cerca de una emergencia que de una condición normal de navegación, debe considerarse como tal un **buque sin gobierno**. De esto se desprende que si el barco se encuentra parado y derivando **por voluntad propia y con sus máquinas a su disposición**, está en **navegación**.

Con respecto a los buques que están **a la vista**, se especifica que solo se considerara tal situación cuando ambos **se puedan ser observados visualmente y no por otros medios**

En la consideración de **visibilidad reducida**, no se ciñe exclusivamente a la niebla, sino que incluye además **todas aquellas circunstancias que puede afectar a reducir la visibilidad** (aguaceros, tormentas de arena, e incluso **el navegar con visibilidad reducida debido a un incendio**)

Por último (tras las enmienda del reglamento de noviembre del 2001), se acuerda incluir a las **naves de vuelo rasante (wig)**, naves de reciente explotación comercial que vuelan muy cerca del agua. Aprovechando el efecto superficie que produce un colchón de aire dinámico de alta presión, entre la embarcación y la superficie del mar.

6.2.- Reglas de rumbo y gobierno

En esta parte del RIPA se tratan las **reglas de rumbo y gobierno**, es decir se proporcionan las pautas **generales** que se debe seguir **durante la navegación**, y sobre todo si hay **riesgo de abordaje**.

Está a su dividida en **tres secciones**, donde la **predominante es la visibilidad**.

- Por una parte presume que **no hay mejor medio que la vista humana** para prevenir los abordajes – **sección ii – buques que están a la vista uno del otro**
- **la sección iii – para los buques que están en visibilidad reducida**
- **en la sección i – las reglas comunes para ambas**

Con buen tiempo y visibilidad se aplicaran las secciones i y ii

Con visibilidad reducida se aplicaran las secciones i y iii, pero nunca la sección ii

Sección i- conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad

Regla 4: Ámbito de aplicación

Las reglas de la presente sección se aplicaran **en cualquier condición de visibilidad**

Regla 5: Vigilancia

Todos, los buques, mantendrán **en todo momento** una eficaz vigilancia **visual** y **auditiva**, utilizando **todos los medios que sean apropiados** y estén disponibles (radar, GPS, etc...) para valorar plenamente, según las circunstancias y condiciones del momento, **plenamente la situación** y el **riesgo de abordaje**.

La vigilancia debe ser además de **visual** también **auditiva**, pero tanto hacia **el exterior** como hacia **el interior** (comprobar regularmente, el estado del **compás**, el del **piloto automático**, etc...)

El abuso del **VHF** no es recomendable y no podemos olvidar que, además de perder un tiempo a veces determinante, los buques se deben **gobernar basándose en el reglamento y no en el VHF**

El empleo de este medio la **VHF**, puede ayudar a **prevenir situaciones conflictivas** (saber por ejemplo el estado de tráfico de un dispositivo de separación de tráfico etc...)

A veces se presenta el problema con la **mala utilización del VHF**, que dos buques **se ponen de acuerdo para maniobrar de manera contraria a las reglas**, cuando el hecho de apartarse del reglamento **solo está justificado cuando existe un peligro inmediato**. en este caso, en el caso de un abordaje, ambos buques serian culpables a partes iguales.

Regla 6: Velocidad de seguridad

Todo buque navegara **en todo momento** a una velocidad de seguridad que le permita **ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia** que sea apropiada a las circunstancias del momento. Para **determinar la velocidad de seguridad** se tendrá en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

a) En todos los buques (con o sin RADAR)

- El estado de **visibilidad**
- La **densidad de tráfico**, incluida las concentraciones de barcos de pesca o cualquier otra.
- La **maniobrabilidad del buque**: distancia de parada, capacidad de giro etc.
- De noche la **existencia de resplandor** (luces de tierra y resplandor de las propias)
- Estado del **viento, mar y corrientes**, así como la proximidad de **peligros para la navegación**
- El **calado en función con la profundidad disponible**

b) Además, en los buques con el radar funcionando correctamente:

- Las características y eficacia del **equipo de radar**
- La **restricción impuesta por la escala** que en ese momento este siendo utilizada.
- El estado de la mar, y del tiempo en general, así como otras fuentes de **interferencias**
- La **posibilidad de no detectar en el radar, distancia, buques pequeños, hielos** y otros **objetos flotantes**.
- El **número, la situación y el movimiento de los buques detectados por radar**
- La **evaluación más exacta** de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u objetos próximos.

La velocidad que se lleve debe ser siempre la adecuada para prevenir un abordaje, y esta **no debe de considerarse EXCLUSIVAMENTE por EXCESO sino también por DEFECTO**, ya que los buques necesitan una **mínima velocidad para gobernar**.

Antiguamente los Tribunales consideraban el criterio que la velocidad de seguridad debería permitir **parar el buque a una distancia igual a la mitad de la visibilidad**. Ahora con las nuevas tecnologías, sobre todo en cuestiones e radares los técnicos creen que se puede ir a una velocidad superior.

Lo que si considera el Reglamento es que **se debe contar con la maquinaria en perfectas condiciones**

En el apartado b) se dan unas series de **pautas aplicables al uso del RADAR**, sobre todo a sus **limitaciones**, ya que muchos abordajes se producen por **mal uso del mismo**.

Regla 7: Riesgo de Abordaje

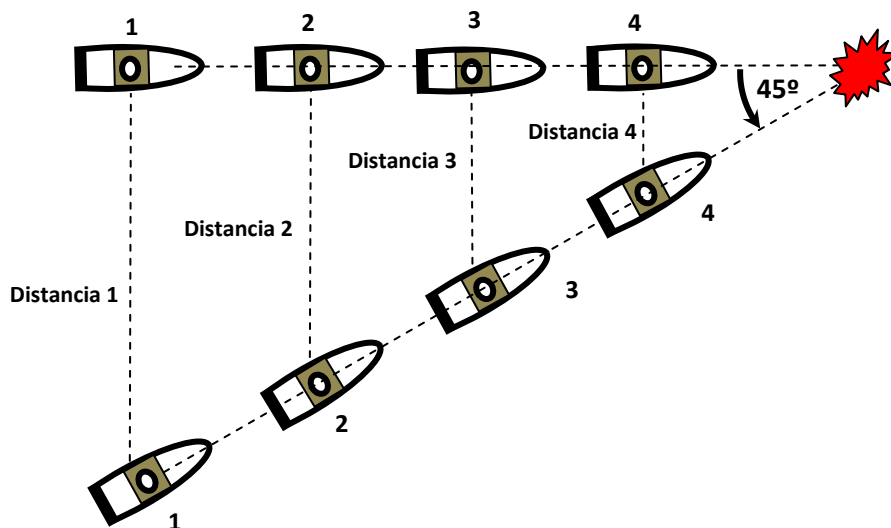
- a) Cada buque hará uso de **todos los medios de que dispongan y que sean apropiados** a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar **si existe riesgo de abordaje**, en caso de **duda** se considerará **que existe**.
- b) Si se dispone de **radar** (funcionando correctamente), se incluirá la exploración **a gran distancia** (tener pronto conocimiento del riesgo), así como el **punteo de radar** (observación sistemática de los objetos detectados)
- c) **Se evitaran**, las **suposiciones insuficientes**, sobre todo las **obtenidas por RADAR**.
- d) Para **determinar si existe riesgo de abordaje** se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
- Si la **demora de un buque que se aproxima no varía de forma apreciable**
 - En algunos casos puede existir tal riesgo **aunque la demora varíe**, sobre todo si se trata de un buque de **gran tamaño**, o bien un **remolque**, o bien cuando la **distancia es muy corta**.

Para poder evaluar plenamente **no solo debe emplearse el radar o el VHF** (plotter, **prismáticos**, etc...). Volvemos a insistir en que el uso de la VHF **no debe sustituir a ninguna de la reglas**, así por ejemplo la **señales fónicas para maniobras** (Regla 34).

Cuando la embarcación esté equipada con **radar** se debe hacer **un uso correcto del mismo**.

Cualquier tipo de maniobra **hay que realizarla en el momento que se abrigue la más mínima duda sobre si se pudiera o no producir el riesgo**. Uno de los indicios más evidentes es cuando la **demora** con respecto al otro buque, permanece **invariable mientras que la distancia va disminuyendo**, pero aún más, ya que cuando nos aproximamos a un buque de **gran tamaño**, o a un buque **con remolque** o incluso cuando lo tenemos **corta distancia**, aunque **varíe considerablemente podemos tener el riesgo de abordaje**.

Otro de los riesgos es, aunque la demora varíe, que el otro buque esté realizando **pequeños cambios de rumbos**.



Regla 8: Maniobras para evitar el abordaje

- a) Toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo de **conformidad con lo dispuesto en las reglas de la presente parte** y, si las circunstancias del caso lo permiten, se efectuarán de **forma clara**, con la debida **antelación**, y respetando las **prácticas marineras**.
- b) Si las circunstancias lo permite, **los cambios de rumbos y/o velocidad** que se efectúen para evitar el abordaje serán **lo suficientemente amplios**, para que sean fácilmente percibidos por el otro buque ya sea **visualmente o por radar**. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.
- c) Si hay **espacio suficiente**, la maniobra de **cambiar solamente de rumbo**, puede resultar más eficaz para evitar una aproximación excesiva, a condición de que se haga con **suficiente antelación**, que sea **considerable** y que no produzca **una nueva situación de aproximación excesiva**.
- d) La maniobra que se efectúe será tal que el buque **pase a una distancia segura del otro**. La eficacia de la maniobra de deberá ir **comprobando hasta que el momento en que el otro buque este pasado y en franquía**
- e) Si fuera necesario, para evitar el abordaje, o disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque **reducirá velocidad** o bien **suprimirá arrancada parando o invirtiendo** sus medios de propulsión.
- f)
- i. Los buques que en virtud de **cualquiera de las presentes Reglas**, estén **obligados a no estorbar** el tránsito o **tránsito seguro** de otro buque **maniobrarán prontamente**, cuando así lo exijan las circunstancias a fin de **dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque**.
 - ii. **Los buques que estén obligados a no estorbar** el tránsito o **tránsito seguro** de otro buque **no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen al otro buque con riesgo de que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras, respetarán rigurosamente lo dispuesto en las Reglas de la presente parte**.
 - iii. Cuando los dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo de abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado **seguirá estando obligado plenamente a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente parte**.

Una vez que es considerado **que si existe el riesgo** la maniobra a realizar deberá ser **llamativa**, clara, con la debida antelación y respetando las buenas **prácticas marineras** (por ejemplo pequeños cambios de rumbos que pasen desapercibido para el otro buque). Pero además, estas maniobras deberán de ser **conforme al resto de reglas**. En mar abierto la maniobra más eficaz es el cambio de rumbo, mientras que en canales angostos, pasos o ríos, la más adecuada sería la **disminución de la velocidad**

Aunque el reglamento **no establece valores**, la buena práctica marinera, y así lo demuestran las sentencias dictaminadas, considera que un cambio de rumbo de **menos de 10º no son considerado válidos**, y que si lo son los **mayores de 20º**, aunque en casos de navegación con **visibilidad reducida** deben de ser de **30º a 60º**. Estos cambios deben calcularse no solo para evitar un abordaje, **sino también para que los buques pasen uno de otro a una distancia segura**

Entre dos buques que se encuentran en situación de **cruce**, la maniobra más acertada sería **que el buque que cede el paso cayera a estribor hasta que el otro buque le quede por la amura de babor**.

ii) Esta parte nos remite a las reglas **9-10 y 18, (canales angostos, dispositivos de separación de tráfico y obligaciones entre categorías)** ... por ejemplo: si navegamos en un buque de menos de 20 metros, debemos mantenernos alejados de los demás buques (Regla 9- en canales angostos), por lo que **no debemos colocarnos en una posición en las que pueda darse una aproximación excesiva**, pero en aplicación a esta regla, **si a pesar de todo se da, seguimos siendo responsable de de mantenernos alejados, sin importar quién se acerca a quién**.

Regla 9: Canales angostos

- a) Las embarcaciones que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto, **se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin peligro.**
- b) Los **buques de vela, los de pesca y los de menos de 20 m de eslora, no estorbarán el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.**
- c) Los **dedicados a la pesca no estorbarán** el tránsito de cualquier otro buque que navegue dentro del paso o canal angosto (se puede pescar pero no estorbar)
- d) **No se deberá cruzar un canal si al hacerlo se estorba el tránsito de otro buque que sólo pueda hacerlo dentro del canal** (el buque estorbado podrá emplear la señal acústica prescrita en 34 d), al menos 5 pitadas cortas, si tienen duda de la maniobra del buque que cruza)
- e) Cuando solo sea posible el adelantamiento **con maniobra del buque a adelantar**, el buque que alcanza **deberá** indicar su intención de la siguiente manera (Regla 34 c) i):
- **Dos largas seguidas de una corta -> pretendo alcanzarlo por su banda de ESTRIBOR**
 - **Dos largas seguidas de dos cortas -> pretendo alcanzarlo por su banda de BABOR**
- El buque alcanzado dará su conformidad (Regla 34 c) ii):
- **Una larga – una corta- una larga – una corta -> CONFORMIDAD al adelantamiento.**
 - **Cinco o más cortas, en el caso que NO ESTE DE ACUERDO**
- Esta regla **NO EXIME al buque que alcanza de sus obligaciones de la Regla 13**
- f) Los buques que se **aproximen a un recodo donde la visión este obstaculizada** deberán navegar alerta y con precaución debiendo realizar las siguientes señales (Regla 34 e)
- **Una pitada larga (ambos)**
- g) Los buques **evitarán fondear** dentro de un canal angosto.

En los pasos angostos, **incluyendo los las bocanas de los PUERTOS**, el buque que solo pueda navegar con seguridad dentro del paso está protegido de paso frente a:

- Los buques de **eslora inferior de 20 metros**
- Los **veleros**
- Los **buques dedicados a la pesca** (no deberán estorbar ni a los veleros ni a los inferiores de 20 metros)
- Los **buques que crucen un canal angosto**

Lo que se pretende con esta regla es **favorecer a los buques de mayor tamaño**, sobre todo por las condiciones especiales de navegación, y su **difícil maniobra**, ante estas embarcaciones que **ABUNDAN** en estos lugares.

Con respecto a los **ADELANTAMIENTOS**, la maniobra de alcance **es distinta a la descrita en la Regla 13, ya que debe existir un intercambio de señales fónicas y un movimiento del buque alcanzado**, siempre que el buque alcanzado tenga que maniobrar, ya que en caso contrario **no es necesario y se puede adelantar**.

Este es el único apartado en el que el Reglamento **permite un acuerdo entre buques** para llevar a cabo una maniobra, pero aunque se realice por VHF, es **imprescindible las señales fónicas**.

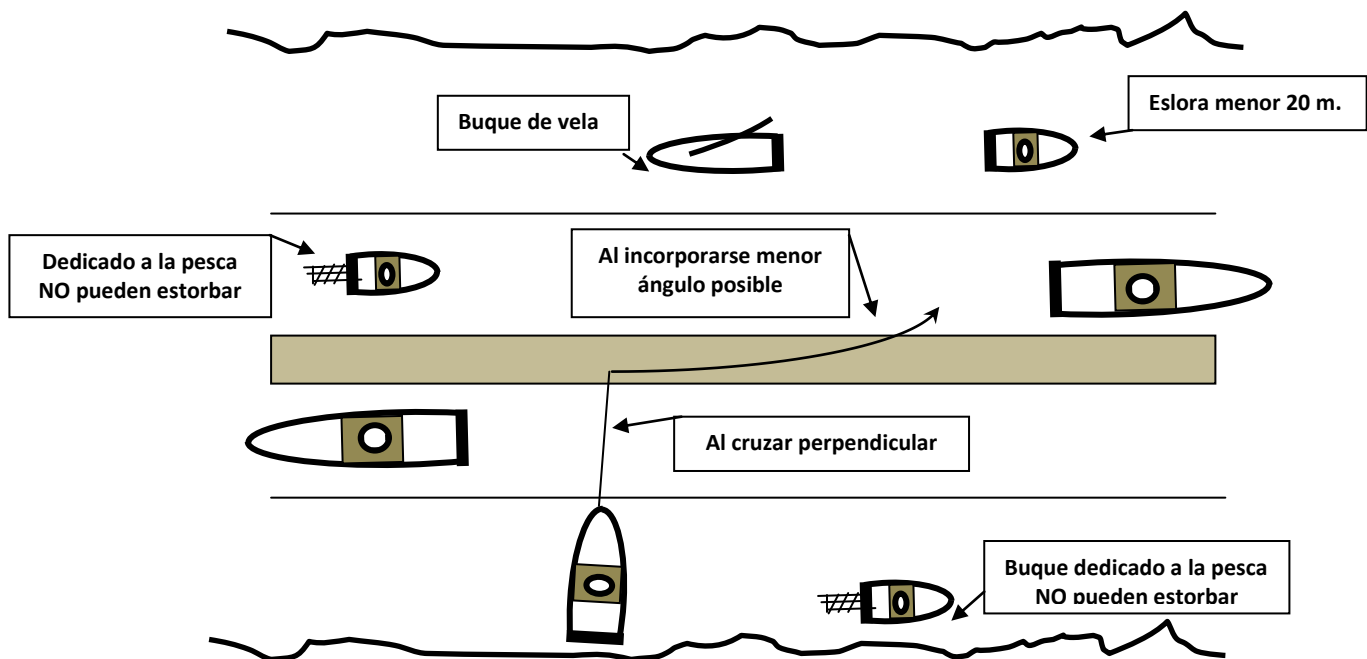
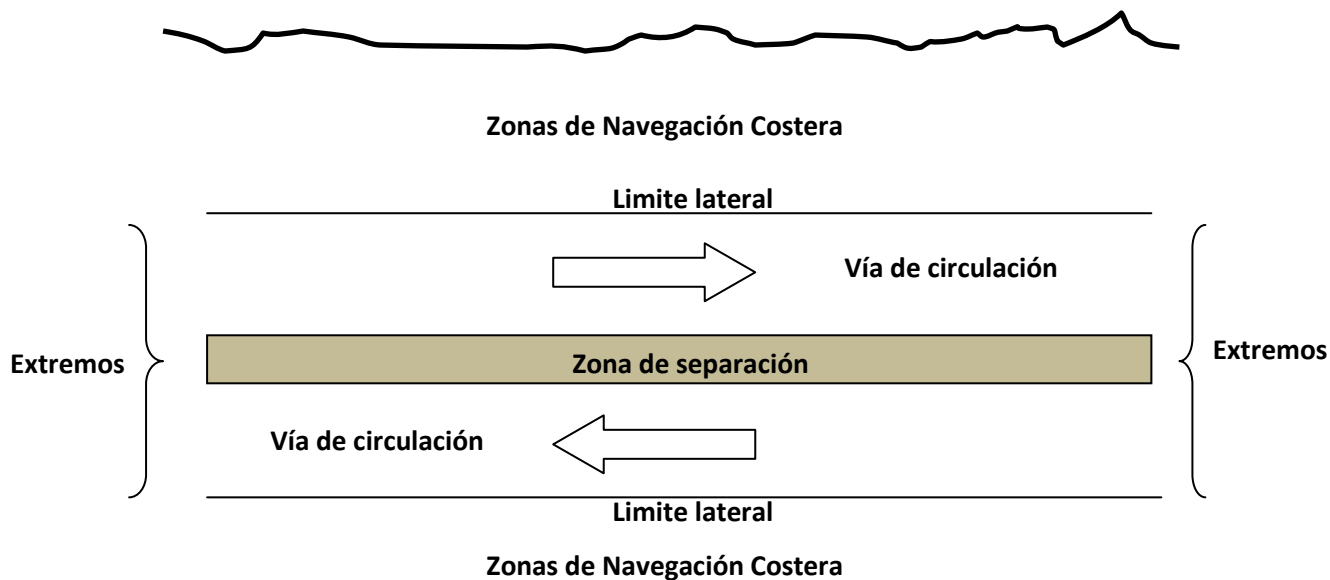
Por último, en las zonas donde **la visión esta obstaculizada**, se debe emitir una señal de **una pitada larga**, para constatar así la presencia, **comportamiento que solo debe realizarse siempre que no se vea que es lo que hay detrás de un obstáculo**. También se evitará el **fondear en un canal angosto**.

Regla 10: Dispositivos de separación del tráfico

- a) Esta Regla se aplica a los **dispositivos de separación del tráfico adoptados por la Organización.**
- b) Los buques que utilicen un dispositivo de separación del tráfico **deberán:**
- i. **Navegar en la vía de circulación apropiada**, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía;
 - ii. En lo posible, **mantener su rumbo fuera de la línea de separación** o de la zona de separación del tráfico;
 - iii. Normalmente, **al entrar en una vía de circulación o salir de ella, hacerlo por sus extremos**, pero al entrar o salir de dicha vía por uno u otro de sus límites laterales, **hacerlo con el menor ángulo posible** en relación con la dirección general de la corriente del tráfico.
- c) Siempre que puedan, los buques evitarán cruzar las vías de circulación, pero cuando se vean obligados a ello, **lo harán lo más aproximadamente posible en ángulo recto con la dirección general de la corriente del tráfico.**
- d) Normalmente, las zonas de navegación costera no serán utilizadas por el tráfico directo que pueda navegar con seguridad en la vía de circulación adecuada del dispositivo de separación del tráfico adyacente. No obstante, **los buques de eslora inferior a 20 metros y los buques de vela podrán utilizar las zonas de navegación costera en cualquier circunstancia.**
- e) Los buques que **no estén cruzando una vía de circulación o que estén entrando o saliendo de ella**, no entrarán normalmente en una zona de separación, ni cruzarán una línea de separación, excepto:
- i. En **caso de emergencia** para evitar un peligro inmediato;
 - ii. Para **dedicarse a la pesca en una zona de separación.**
- f) Los buques que naveguen por **zonas próximas a los extremos de un dispositivo de separación del tráfico, lo harán con particular precaución.**
- g) Siempre que puedan, los buques **evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación del tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.**
- h) Los buques que **no utilicen** un dispositivo de separación del tráfico, deberán apartarse de él dejando el **mayor margen posible.**
- i) Los buques **dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de cualquier buque que navegue en una vía de circulación.**
- j) Los buques de **eslora inferior a 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.**
- k) Cuando estén dedicados a una operación de **mantenimiento de la seguridad de la navegación en un dispositivo de separación del tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla** en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.
- l) Cuando estén dedicados a una **operación de colocación, reparación o recogida de un cable submarino** en un dispositivo de separación del tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida **quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla** en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.

Estos **DST** tienen los **elementos** siguientes:

- **Extremos:** que son las entradas y salidas de los mismos
- **Limites laterales:** delimitan las vías de circulación
- **Zona de separación:** es la zona cuya función es separar las dos zonas de circulación
- **Vías de circulación:** dos en sentidos contrarios
- **Zona de navegación costera:** zona entre la costa y los límites laterales



Conducta de los buques que se encuentran a la vista unos de otros

Regla 11: Ámbito de aplicación

Las reglas de esta sesión se aplica solo a los buques que se encuentren a la vista uno de otro

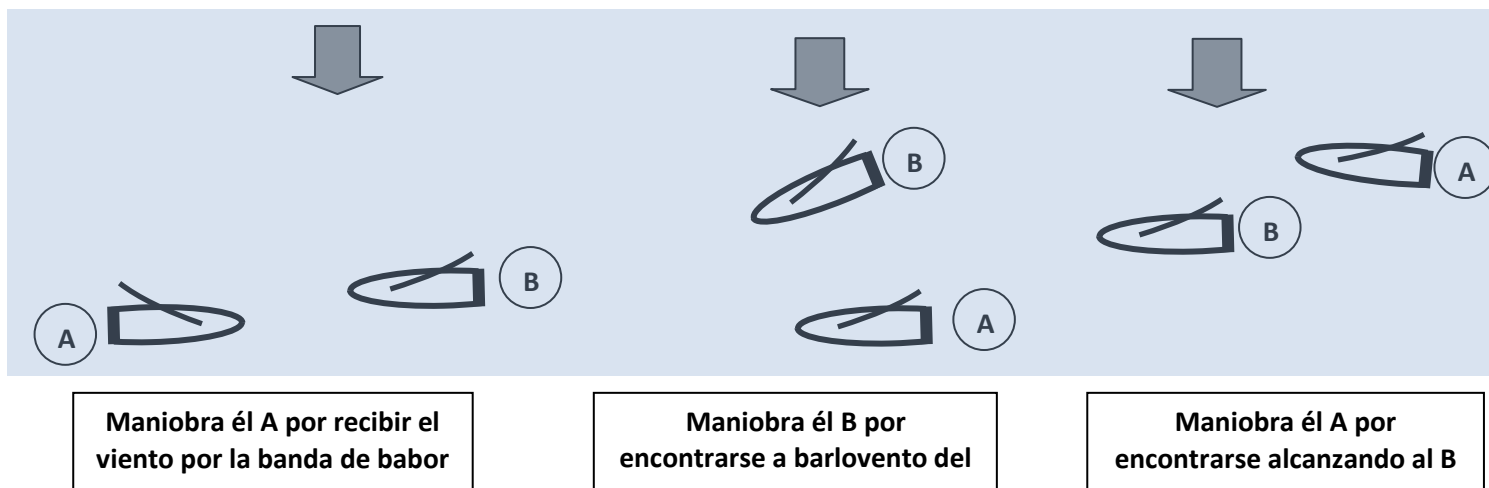
Regla 12: Buques de vela

a) Cuando dos buques de vela se aproximen **con riesgo de abordaje**, uno de ellos se mantendrá apartado de la derrota del otro de la forma siguiente:

- i) cuando uno de ellos reciba el viento **por bandas contrarias**, el que lo reciba **por babor** se mantendrá **apartado de la derrota** del otro;
- ii) cuando ambos reciban el viento **por la misma banda**, el buque que **esté a barlovento** se mantendrá **apartado de la derrota** del que esté a sotavento;
- iii) si un buque que **recibe el viento por babor** avista a otro buque **por barlovento** y **no puede determinar** con certeza si el otro buque recibe el viento por babor o estribor, **se mantendrá apartado de la derrota del otro**.

b) A fines de la **presente Regla**, se considerará **banda de barlovento la contraria a la que se lleve cazada la mayor** o, en caso de buques de **aparejo cruzado**, la banda contraria a la que se lleve cazada la mayor de las velas de cuchillo.

c)



Esta regla sólo se le aplica a **los encuentros entre veleros con buena visibilidad**, ya que los encuentros entre veleros y propulsión mecánica maniobra esté último en aplicación a la **regla 18**.

La **variable** que determina el que debe de maniobrar es la **forma en que se recibe el viento**. en el primer caso el que se encuentre **amurado a babor** es el que debe maniobrar, y en el segundo caso el que se encuentre **más cercano al viento**.

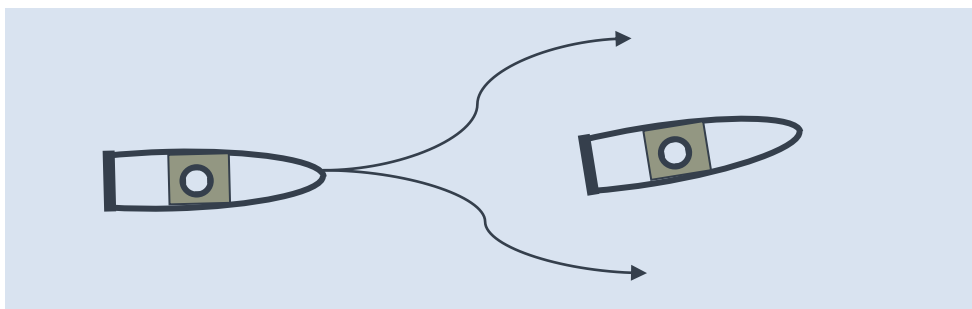
Cuando el viento se reciba por **babor** y exista **dudas de la banda que la recibe un buque a barlovento**, ya que por estribor seguiría el rumbo o bien no habría duda si está a barlovento o a sotavento, este deberá **apartarse de su derrota**. esto generalmente ocurre de noche donde es posible que no se distingan los aparejos.

Por último un **velero que alcance a otro**, deberá **apartarse de la derrota del adelantado**, este concepto, común para todos los buques, por lo que si por ejemplo un velero alcanza a un buque de propulsión mecánica **es el velero quién debe mantenerse apartado** del buque de propulsión mecánica.

Esta regla deberá **aplicarse en conjunción** a las reglas establecidas para **evitar el abordaje (regla 8)**, a las que regulan las **maniobras para ceder el paso (regla 16)** y a las que regulan las **maniobras de los buques que siguen el rumbo (regla 17)**

Regla 13: Buque que "alcanza"

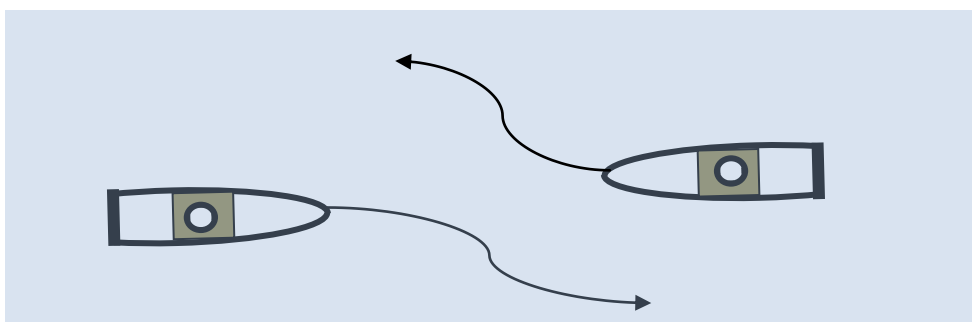
- a) No obstante lo dispuesto en las Reglas de la Parte B, secciones I y II, **todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado.**
- b) Se considerará como buque que alcanza a **todo buque (INCLUIDOS LOS DE VELA)** que se aproxime a otro viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de éste 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.
- c) Cuando un buque **abrigue dudas** de si está alcanzando o no a otro, considerará que lo está haciendo y **actuará como buque que alcanza.**
- d) **Ninguna variación posterior de la marcación** entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se da en este Reglamento, **ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado**, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía.



Importante tener en cuenta que en el caso que el que **alcanza sea un buque de vela** pierde todas sus preferencias y es él quien **debe de maniobrar y apartarse de la derrota del alcanzado**

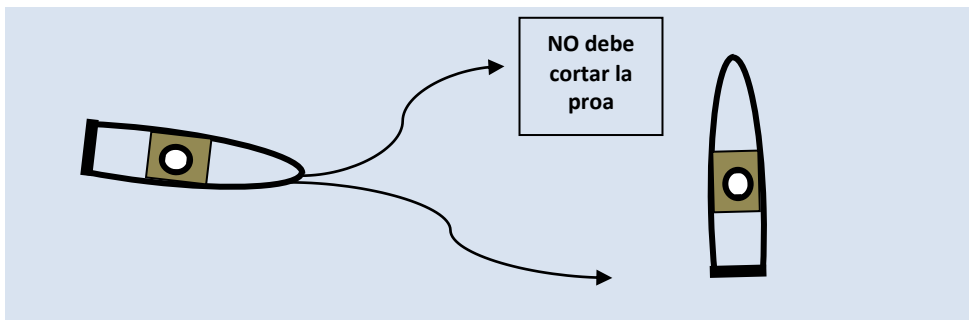
Regla 14: Situación de vuelta encontrada

- a) Cuando **dos buques de propulsión mecánica** naveguen de vuelta encontrada a **rumbos opuestos o casi opuestos**, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos **caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.**
- b) Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa de forma que, de **noche, vería las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces de costado**, y de día, observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.
- c) Cuando un buque **abrigue dudas de si existe tal situación supondrá que existe y actuará en consecuencia.**



Regla 15: Situación "de cruce"

Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, se mantendrá apartado de la derrota de éste otro y, si las circunstancias lo permiten.



Regla 16: Maniobra de buque que "cede el paso"

Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque, maniobrará, en lo posible, con **anticipación suficiente** y de forma decidida para **quedar bien franco del otro buque**.

Regla 17: Maniobra del buque que "sigue a rumbo"

- a)
- i. Cuando uno de los dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, **éste último mantendrá su rumbo y velocidad**.
 - ii. No obstante, este otro buque **puede actuar para evitar el abordaje** con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada por este Reglamento.
- b) Cuando, por cualquier causa, **el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre tan próximo al otro que no pueda evitarse el abordaje** por la sola maniobra del buque que cede el paso, el primero ejecutará la maniobra que mejor pueda ayudar a evitar el abordaje.
- c) Un buque de propulsión mecánica que maniobre en una situación de cruce, de acuerdo con el párrafo a) ii) de esta Regla, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica, **no cambiará su rumbo a babor para maniobrar aun buque que se encuentre por esa misma banda, si las circunstancias del caso lo permiten**.
- d) La presente Regla **no exime al buque que cede el paso**, de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

Regla 18: Obligaciones entre categorías de buques

Sin perjuicio de lo dispuesto en las Reglas 9, 10 y 13:

- a)** Los **buques de propulsión mecánica**, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
- i.* Un buque **sin gobierno**;
 - ii.* Un buque con **capacidad de maniobra restringida**;
 - iii.* Un buque **dedicado a la pesca**;
 - iv.* Un **buque de vela**.
- b)** Los **buques de vela**, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
- i.* Un buque **sin gobierno**;
 - ii.* Un buque **con capacidad de maniobra restringida**;
 - iii.* Un buque **dedicado a la pesca**.
- c)** En la medida de lo posible, los **buques dedicados a la pesca**, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
- i.* Un **buque sin gobierno**;
 - ii.* Un **buque con capacidad de maniobra restringida**.
- d)**
- i.* Todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida **evitará, si las circunstancias del caso lo permiten, estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado, que exhiba las señales de la Regla 28.**
 - ii.* Un buque **restringido por su calado**, navegará con **particular precaución** teniendo muy en cuenta su condición especial.
- e)** En general, un **hidroavión amarrado se mantendrá alejado de todos los buques y evitará estorbar su navegación**. No obstante, en aquellas circunstancias en que exista un riesgo de abordaje, cumplirá con las Reglas de esta Parte.

SECCIÓN III- CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CONDICIÓN DE VISIBILIDAD REDUCIDA

Esta regla solo se aplican cuando los buques se encuentran en una situación de visibilidad reducida y por lo tanto **NO ESTÁN A LA VISTA** uno de otro, y solo detectan la presencia de otros buques a través del radar o de las señales fónicas reglamentarias.

Regla 19: Conducta de los buques en condición de visibilidad reducida

- a) Aplicación para buques que **NO estén uno a la vista de otro cuando naveguen CERCA o dentro de una zona de VISIBILIDAD REDUCIDA.**
- b) Se navegará a una **velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias** y condiciones de visibilidad. Los buques de **propulsión mecánica** tendrán sus **máquinas listas para MANIOBRAR inmediatamente.**
- c) Todos los buques **tendrán en cuenta estas circunstancias de visibilidad** en el momento de cumplir las Reglas de la **SECCIÓN I** (Reglas **CUALQUIER CONDICIÓN DE VISIBILIDAD**) de este Reglamento.
- d) Todo buque que detecte **únicamente por medio del RADAR** la presencia de otro determinara si se está produciendo una aproximación excesiva y/o riesgo de abordaje. En caso afirmativo **maniobrara con suficiente antelación**, teniendo en cuenta que **si la maniobra consiste en un cambio de RUMBO debe evitar**, dentro de lo posible:
 - I) **cambiar a BABOR**, para un buque situado a **PROA DEL TRAVÉS** (salvo que el otro buque este siendo alcanzado)
 - II) **un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.**
- e) Salvo cuando que se compruebe que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer **a proa de su través**, la señal de niebla de otro o que **no pueda evitar una situación excesiva de aproximación** con otro situado a **proa de su través**, deberá **REDUCIR LA VELOCIDAD AL MÁXIMO DE GOBIERNO** y si fuera necesario **suprimirá toda su arrancada**, para navegar con extremada precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

Es esta la parte del reglamento que más dudas suscita debido principalmente a su **mala INTERPRETACIÓN**, quizás al no ser su redacción la más adecuada (sobre todo en su apartado **d**) donde dice lo que no se debe hacer **en lugar de decir cual sería la maniobra adecuada**. En primer lugar nos encontramos con la expresión **VISIBILIDAD REDUCIDA** la cual no puede reducirse únicamente a la situación con niebla sino que también recoge otras situaciones tales como: aguaceros, tormentas, nevadas etc... e incluso pudiera darse el caso que el incendio en un barco cercano o el propio e incluso en tierra provocara esa situación de visibilidad reducida.

Un tema importantísimo, y que debemos tener en cuenta es que la **Regla 18**, la cual recoge las "preferencias entre tipos de buques", **no se puede aplicar aquí** al estar incluida en la sesión II "buques que se encuentren a la vista uno de otros", ya que en primer lugar **las señales fónicas no dan una idea muy clara de que barco de trata** (una larga seguida de dos cortas para una series de buques) y en segundo lugar las distancias a la que se escuchan son muy inferiores a cuando se distinguen por sus marcas, por lo que, además de **no ser muy detalladas**, también son **tardías** al ser las distancias bastantes más cortas. Lógicamente, y basándonos en el mismo criterio: "buques que se encuentren a la vista uno de otros", **tampoco tendrán aquí aplicación**, al menos directa, las reglas de "cruce" la de "vuelta encontrada" la de "alcance" y por último la regla 12 donde se regula a los **buques de velas**.

Otro situación que solemos olvidar, es que esta regla es aplicable cuando se está dentro o **CERCA** (apartado a), lo que significa que también **habrá que aplicarla cuando nos aproximamos a un área con la visibilidad reducida** por bancos de niebla o por cualquier otra circunstancias aunque naveguemos nosotros con una visibilidad excelente. Tanto en esta ultima situación como en el caso de que ya se esté dentro del área de visibilidad reducida, las **maquinas deben estar lista para maniobrar**.

Por lo tanto esta Regla es la que requiere mayor atención, más vigilancia y sobre todo **una actuación más anticipada y decidida**, ya que en la mayoría de las ocasiones entrañara peligro.

Si analizamos esta regla podemos observar que ella misma diferencia dos situaciones bien distintas:

- a) Cuando detectamos a los otros buques **por medio del OÍDO** (señales fónicas)
- b) Cuando detectamos a los otros buques **por medio de RADAR**

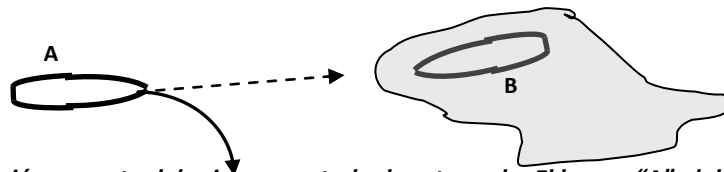
A) POR MEDIO DE FÓNICAS

Lógicamente cuando se detecta de esta manera ambos buques estarán **más cerca que cuando se detectan por RADAR**, no podemos olvidar que para un buque de **200 metros de eslora** el alcance de sus señales fónicas son de **2 millas** (es lo que prevé el Reglamento) y en **estas condiciones de propagación** a veces es mucho menor, por lo tanto los buques menores los de recreo la intensidad de emisión es mucho menor. En todos estos casos se deberá **aplicar el apartado e)** de esta regla y se maniobrará de la siguiente manera:

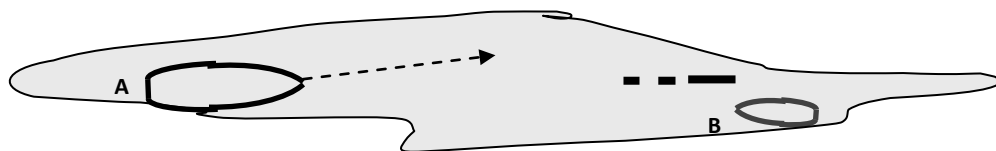
1. La velocidad se **reducirá a la mínima de gobierno**
2. En caso de que fuera necesario se **suprimirá toda la arrancada** (si fuera necesario se daría atrás para parar totalmente el buque)
3. Por último se deberá navegar con **especial precaución** hasta que el riesgo de abordaje desaparezca

B) POR MEDIO DE RADAR

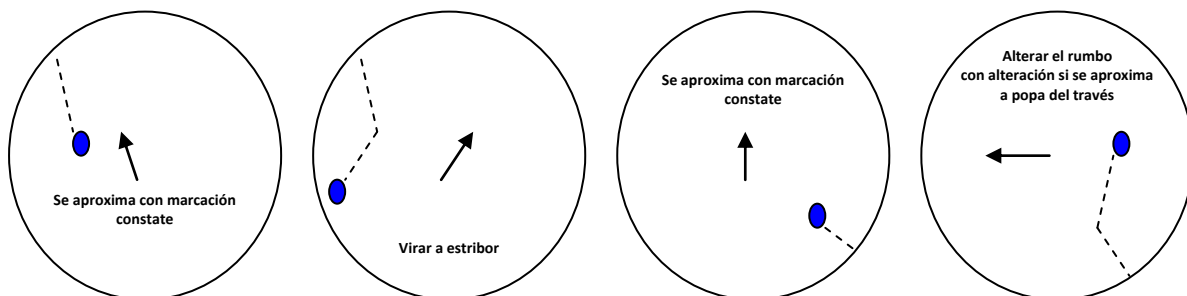
1. Se debe **determinar si se está creando realmente una situación de riesgos de abordaje o de aproximación excesiva**, para lo cual se deberá realizar el cálculo cinemático correspondiente.
2. No es necesario que se confirme que el riesgo existe, **basta con que la distancia sea pequeña** para que se deba realizar la maniobra ya que con visibilidad reducida se debe **maniobrar antes que con buena**.
3. Esta maniobra deberá, dentro de lo posible, **evitar un cambio de rumbo a babor para los buques situados a proa del través** (salvo cuando está siendo alcanzado), al igual que **se deberá evitar los cambios de rumbo dirigido hacia un buque situados por el través o a popa del través**, para así evitar colisionar con ellos.



Esta sería la interpretación correcta del primer apartado de esta regla. El buque "A" al detectar al buque "b" por radar debe maniobrar y cumplir la regla 19



No lo ha detectado por radar (B un pesquero) pero escucha su señal fónica, por lo que A deberá dar atrás y suprimir su arrancada



En 1 y 2 se describe la maniobra de evasión en caso de detectar, por medio del radar, a un buque situado a proa del través

En 2 y 4 se describe la maniobra de evasión en caso de detectar, por medio del radar, a un buque situado por el través a popa del través

6.3.- Luces y Marcas

Regla 20: Ámbito de aplicación

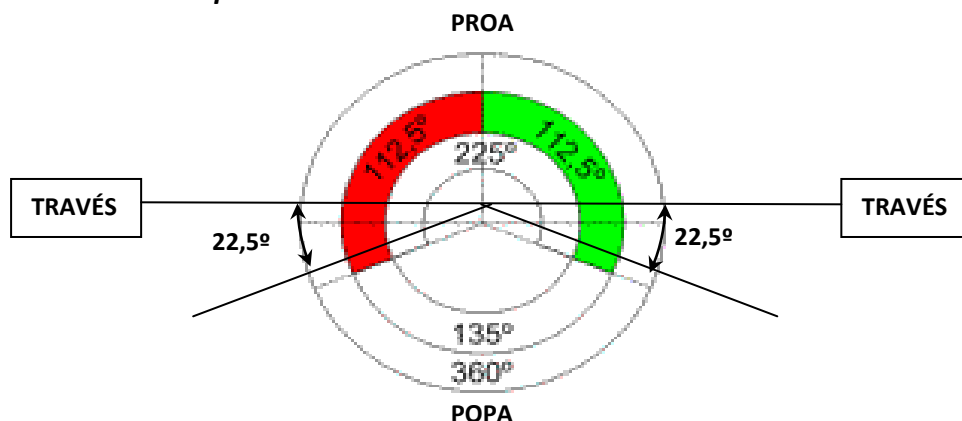
- a) Deberán cumplirse **en todas las condiciones meteorológicas**
- b) Las reglas relativas a las **luces** deben cumplirse **desde la puesta de SOL hasta su salida**, y durante este intervalo **NO se exhibirá ninguna otra luz** que puedan confundirlas con las descritas en este Reglamento, o que **perjudiquen la visibilidad** o bien que **impidan la vigilancia eficaz**.
- c) Las luces de estas reglas **también DEBERÁN exhibirse si hay VISIBILIDAD REDUCIDA**, así como en **cualquier circunstancia que se considere oportuna**.
- d) Las **marcas se deberán cumplir de DÍA**.
- e) Tanto las luces como las marcas deberán cumplir las especificaciones del **ANEXO I** de este Reglamento (separación, altura, luminosidad etc...)

Las luces y marcas que los buques exhiben sirven para que **otros conozcan su presencia**, conozca su **dirección** y si llevan o no **algún tipo de restricción para su maniobrabilidad**. Este sistema no se puede sustituir por otro (por ejemplo la VHF) **salvo en caso de fuerza mayor**.

Estas reglas deben de cumplirse en cualquier estado del tiempo **siempre que no se esté atracado**. El empleo de las luces **no está prohibido de día**.

Regla 21: Definiciones:

- a) La "**luz de tope**" es una luz **blanca** colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un **arco del horizonte de 225 grados**, fijada de forma que **sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de cada costado del buque**.
- b) Las "**luces de costado**" son una luz **verde en la banda de estribor** y una luz **roja en la banda de babor** que muestran cada una su luz sin interrupción en todo un **arco del horizonte de 112,5 grados**, fijadas de forma que sean **visibles desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de su costado respectivo**. En los buques de **eslora inferior a 20 metros**, las luces de costado **podrán estar combinadas en un solo farol llevado en el eje longitudinal del buque**.
- c) La "**luz de alcance**" es una luz **blanca** colocada lo más cerca posible de la **popa** que muestra su luz sin interrupción en todo un **arco del horizonte de 135 grados**, fijada de forma que **sea visible en un arco de 67,5 grados, contados a partir de la popa hacia cada una de las bandas del buque**.
- d) La "**luz de remolque**" es una **luz amarilla** de las mismas características que la "**luz de alcance**" definida en el párrafo c), de este Reglamento.
- e) La "**luz todo horizonte**" es una luz que es **visible sin interrupción en un arco de horizonte de 360 grados**.
- f) La "**luz centelleante**" es una luz que produce centelleos a intervalos regulares, con **una frecuencia de 120 ó más centelleos por minuto**.



Regla 23: Buques de propulsión mecánica en navegación.

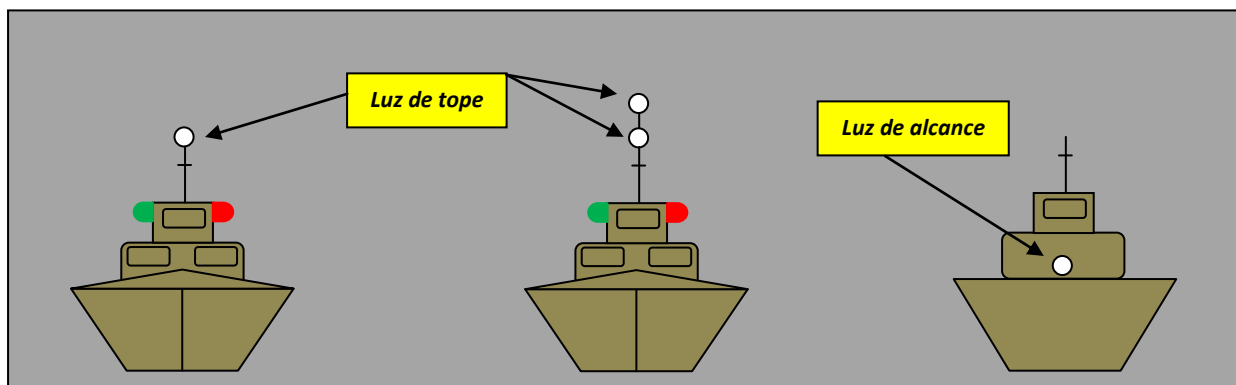
a) Los buques de propulsión mecánica en navegación exhibirán:

- i. una luz de tope a proa;
- ii. una segunda luz de tope, a popa y más alta que la de proa, exceptuando a los buques de menos de 50 metros de eslora, que no tendrán obligación de exhibir esta segunda luz, aunque podrán hacerlo;
- iii. luces de costado;
- iv. una luz de alcance.

b) Los aerodeslizadores, cuando operen en la condición sin desplazamiento, exhibirán, además de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz amarilla de centelleos todo horizonte.

c)

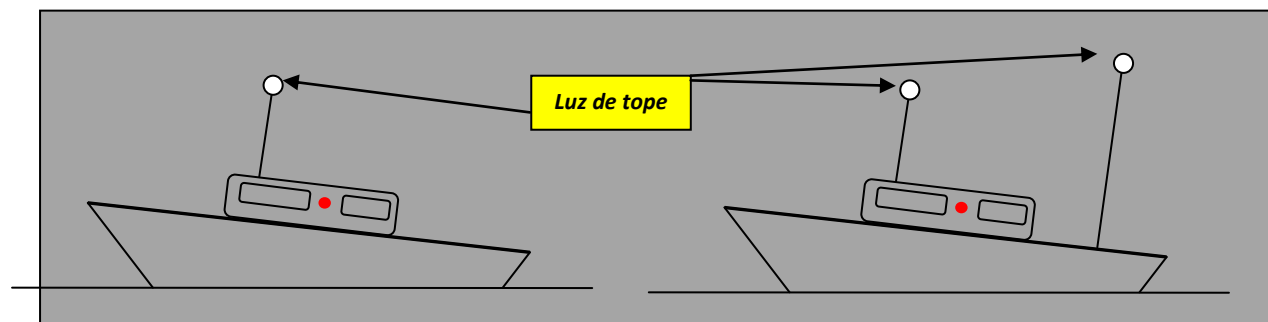
- i. Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán exhibir, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y luces de costado;
- ii. Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a siete metros y cuya velocidad máxima no sea superior a siete nudos, podrán exhibir, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y, si es posible, exhibirán también luces de costado;
- iii. En los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros, la luz de tope o la luz blanca todo horizonte podrá apartarse del eje longitudinal del buque si no es posible colocarla en dicho eje, a condición de que las luces de costado vayan combinadas en un solo farol, que se llevará en el eje longitudinal de buque o colocado tan cerca como sea posible de la línea proa-popa en que vaya la luz de tope o la luz blanca todo horizonte”



Menor de 50 metros
Visto por la proa

De 50 metros o más
Visto por la proa

Visto por la POPA



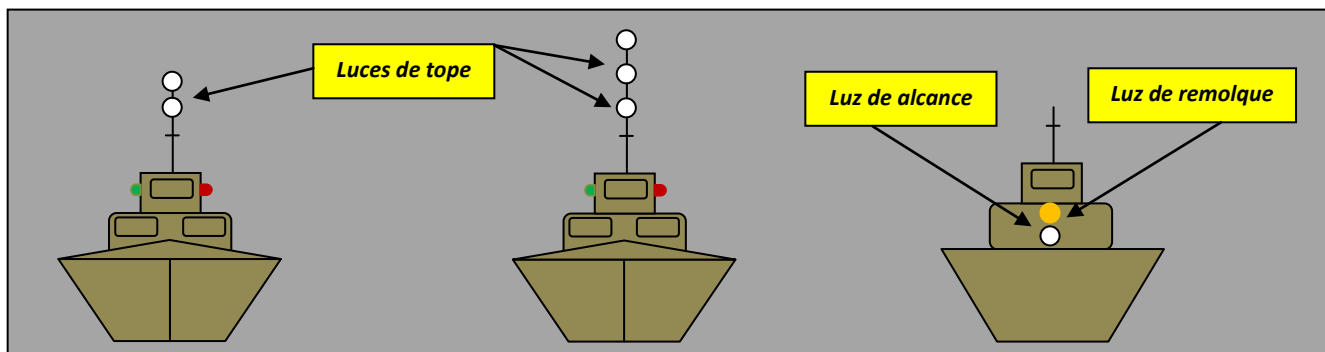
Menor de 50 metros
Visto por la banda de
babor

De 50 metros o más
Visto por la banda de
babor

Regla 24: Buques remolcando y empujando

- a) Todo buque de **propulsión mecánica** cuando remolque a otro exhibirá:
- i) **En lugar de la luz prescrita en los apartados i) o ii) de la Regla 23 a), dos luces de tope en línea vertical.** Cuando la longitud del remolque, medido desde la popa del buque que remolca hasta el extremo de popa del remolque, sea superior a 200 metros, exhibirá tres luces de tope a proa, según una línea vertical;
 - ii) Luces de **costado**;
 - iii) Una luz de **alcance**;
 - iv) Una luz de **remolque** en línea vertical y por encima de la luz de alcance;
 - v) Una **marca bicónica** en el lugar más visible cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.
- b) Cuando un buque que empuje y un buque empujado estén unidos mediante una conexión rígida formando una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y exhibirán las luces prescritas en la Regla 23.
- c) Todo buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado exhibirá, salvo en el caso de constituir una unidad compuesta:
- i) En lugar de la luz prescrita en los apartados i) o ii) de la Regla 23 a), **dos luces de tope** en una línea vertical;
 - ii) Luces de **costado**;
 - iii) Una luz de **alcance**.
- d) Los buques de propulsión mecánica a los que sean de aplicación los párrafos a) o c) anteriores, cumplirán también con la Regla 23 a) ii).
- e) Todo buque u objeto remolcado distinto de los que se mencionan en el párrafo g) de esta Regla exhibirá:
- i) Luces de **costado**;
 - ii) Una luz de **alcance**;
 - iii) Una **marca bicónica** en el lugar más visible, cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.
- f) Teniendo en cuenta que cualquiera que sea el número de buques que se remolquen por el costado o empujen en un grupo, **habrán de iluminarse como si fueran un solo buque**;
- i) Un buque que sea empujado hacia proa, sin que llegue a constituirse una unidad compuesta, exhibirá **luces de costado en el extremo de proa**;
 - ii) Un buque que sea remolcado por el costado exhibirá una luz de alcance y en el extremo de proa **luces de costado**.
- g) Todo buque u objeto remolcado, **poco visible y parcialmente sumergido** y toda combinación de buques u objetos en los que se den esas mismas circunstancias, exhibirán:
- i) **Cuando su anchura sea inferior a 25 metros, una luz blanca todo horizonte en el extremo de proa o cerca de éste y otra en el extremo de popa o cerca de éste, con la salvedad de que los dragones no tendrán** que exhibir una luz en el extremo de proa o cerca del mismo;
 - ii) Cuando su anchura sea igual o superior a 25 metros, **dos luces blancas todo horizonte adicionales en los puntos extremos** de esa anchura o cerca de éstos;
 - iii) Cuando su longitud sea superior a 100 metros, **luces blancas todo horizonte adicionales** entre las luces prescritas en los apartados i) y ii) de modo que la distancia entre luces no exceda de 100 metros;
 - iv) Una **marca bicónica** en el extremo popel del último buque u objeto remolcado o cerca de ese extremo, y cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros, una **marca bicónica adicional** en el lugar más visible y tan cerca como sea posible del extremo proel.

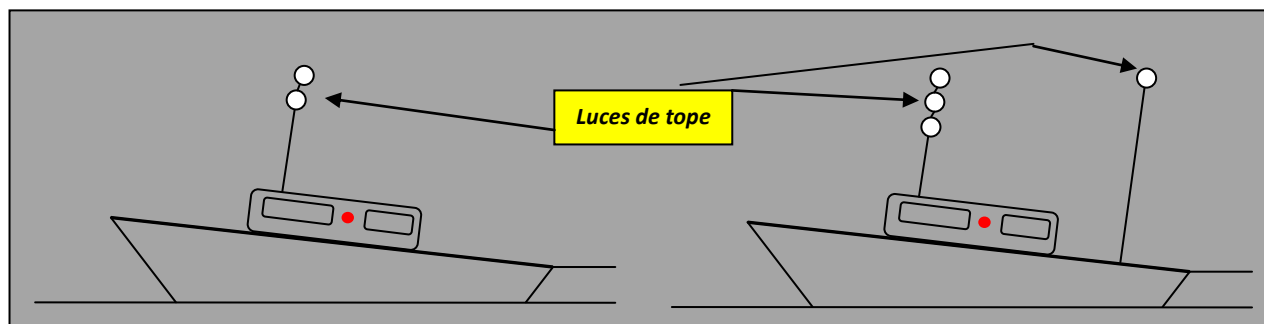
- h)** Cuando, **por alguna causa justificada, no sea posible que el buque u objeto remolcado exhiba las luces o marcas prescritas en los párrafos e) o g) de esta Regla, se tomarán todas las medidas posibles para iluminar el buque u objeto remolcado, o para indicar al menos la presencia de dicho buque u objeto.**
- i)** Cuando por alguna causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque muestre las luces prescritas en los párrafos a) o c) de esta Regla, dicho buque **no tendrá obligación de exhibir tales luces cuando esté remolcando a otro buque que esté en peligro o que, por otros motivos, necesite ayuda.** Se tomarán todas las medidas posibles para indicar la naturaleza de la conexión existente entre el buque remolcador y el buque remolcado, **tal como se autoriza en la Regla 36, en particular iluminando el cable de remolque.**



Menor de 200 metros
Visto por la proa

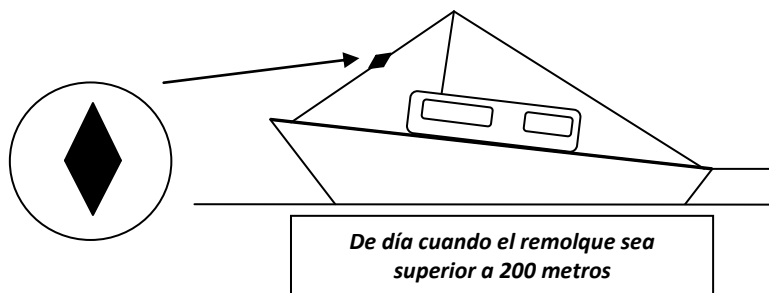
De 200 metros o más
Visto por la proa

Visto por la POPA

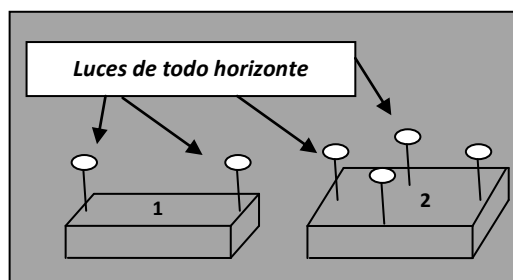


Remolcador menor de 50 m. con remolque inferior a 200 m. Visto por la banda de babor

Remolcador igual o mayor de 50 m. con remolque mayor a 200 m. Visto por la banda de babor



Una marca bicónica en el extremo popel del último buque u objeto remolcado o cerca de ese extremo, y cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros, una marca bicónica adicional en el lugar más visible y tan cerca como sea posible del extremo proel



- (1) OBJETO SEMI SUMERGIDO menor de 100 m. y MENOR de 25 m. de ANCHO.
- (2) OBJETO SEMI SUMERGIDO menor de 100 m. e igual o MAYOR de 25 m. de ANCHO.

Regla 25: Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo.

a) Los buques de **vela en navegación** exhibirán:

- i. luces de **costado**;
- ii. una luz de **alcance**.

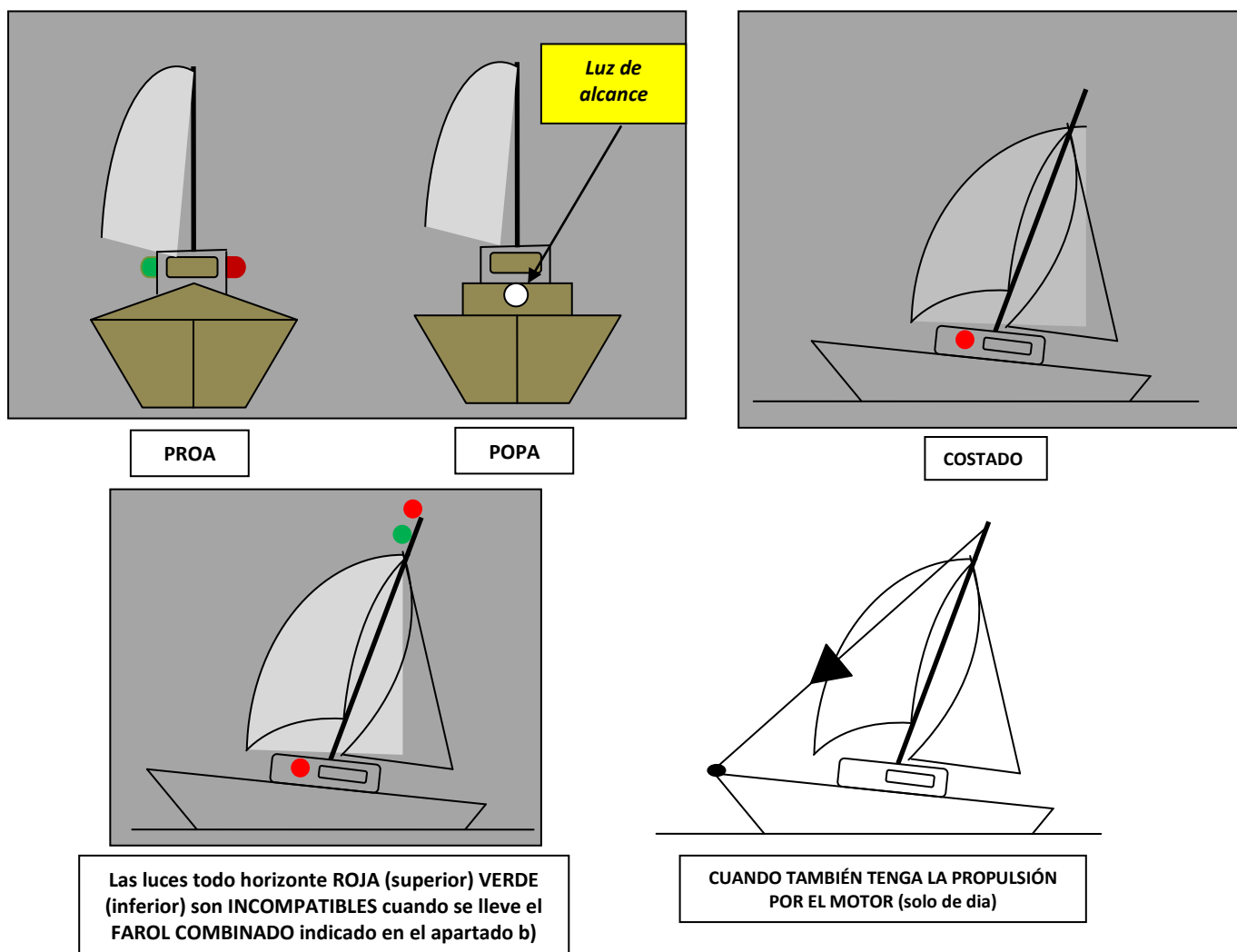
b) En los buques de vela de **eslora inferior a "20 metros"** las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla podrán **ir en un farol combinado**, que se llevará en **el tope del palo** o cerca de él, en el lugar más visible.

c) Además de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, los buques de vela en navegación **podrán exhibir en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible, dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y verde la inferior**, pero estas luces **no se exhibirán junto con el farol combinado** que se permite en el párrafo b) de esta Regla.

d)

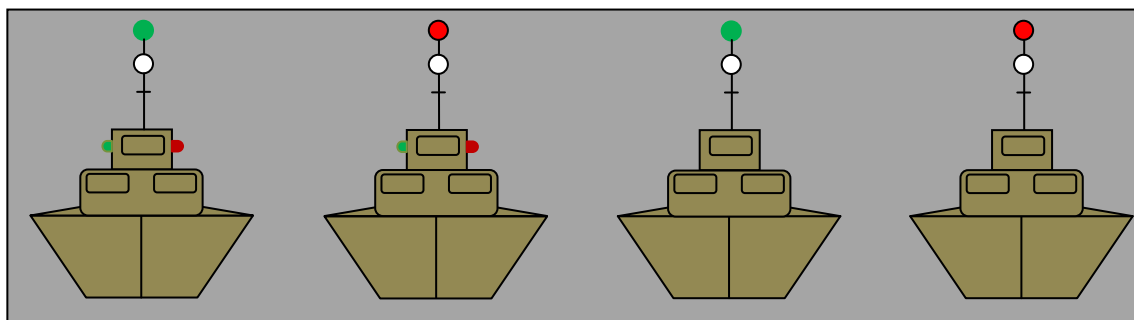
- i. las embarcaciones de vela de eslora **inferior a 7 metros** exhibirán, si es posible, las luces prescritas en el párrafo a) o b), pero si no lo hacen **deberán tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido que muestre una luz blanca**, la cual será exhibida con tiempo suficiente para evitar el abordaje.
- ii. Las embarcaciones de remos podrán exhibir las luces prescritas en esta Regla para los buques de vela, pero si no lo hacen **deberán tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido que muestre una luz blanca**, la cual será exhibida con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

e) Un buque que navegue a vela, cuando sea también propulsado mecánicamente, deberá **exhibir a proa, en el lugar más visible, una marca cónica con el vértice hacia abajo**.



REGLA 26: Buques de pesca

- a) Los buques **dedicados a la pesca**, ya estén en **navegación** o **fondeados**, o exhibirán **únicamente** las marcas y luces prescritas en esta regla.
- b) Los buques **dedicados a la pesca de arrastre** (remolcando a través del agua redes u otros artes de pesca) exhibirán:
- Dos** luces todo horizonte en línea vertical, **verde la superior y blanca la inferior**, o una marca de **dos conos unidos por sus vértices** en línea vertical.
 - Una luz de **tope a popa más elevada que la verde** todo horizonte, exceptuando los de menos de **50 metros** que no tendrán que llevarla, aunque podrán hacerlo.
 - Cuando vayan **con arrancada**, además de las anteriores, luces de **costados** y la luz de **alcance**
- c) Los buques dedicados a la pesca que **no sean de arrastre**, exhibirán:
- Dos** luces todo horizonte en línea vertical, **roja la superior y blanca la inferior**, o una marca de **dos conos unidos por sus vértices** en línea vertical.
 - Cuando el aparejo largado **se extienda más de 150 metros una luz blanca todo horizonte**, o un **cono con el vértice hacia arriba**, en dirección al aparejo.
 - Cuando vayan **con arrancada**, además de las anteriores, luces de **costados** y la luz de **alcance**
- d) Las señales adicionales prescritas en el ANEXO II se aplicaran a todos los buques dedicados a la pesca.
- e) Cuando no estén dedicados a la pesca **solo utilizaran las prescritas para los buques de su misma eslora**



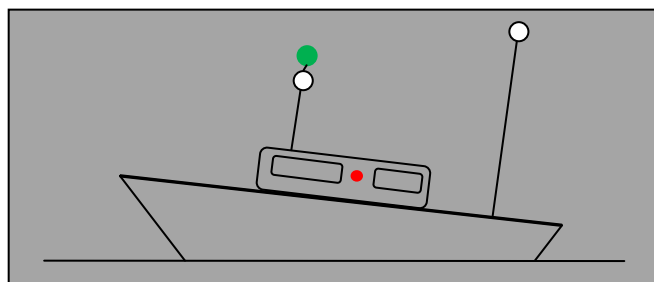
Faenando pesca
arrastre con
arrancada menor
de 50 metros

Faenando pesca de
superficie (no
arrastre) con
arrancada menor
de 50 metros

Faenando pesca
arrastre sin
arrancada menor
de 50 metros

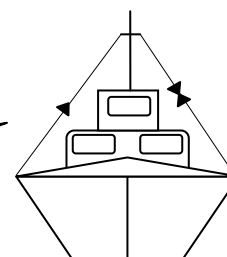
Faenando pesca de
superficie (no
arrastre) sin
arrancada menor
de 50 metros

SEÑAL DE DÍA
PARA
AMBOS



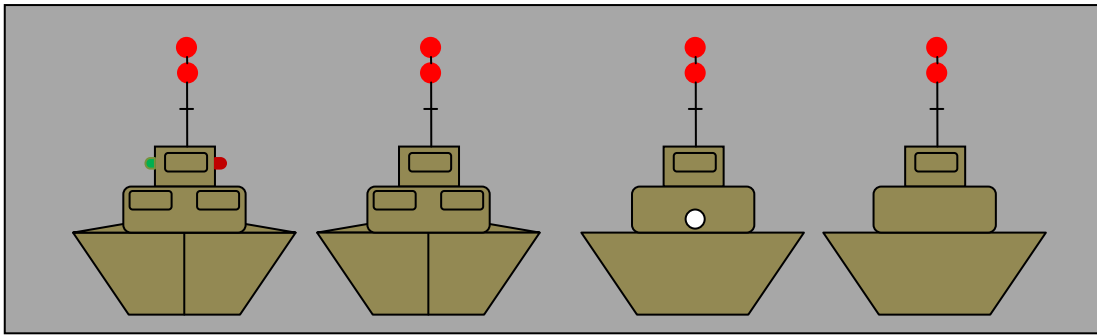
Faenando pesca arrastre con arrancada
mayor de 50 metros

Cuando el aparejo largado se extienda más de 150 metros una luz blanca todo horizonte de noche, o un cono con el vértice hacia arriba de día, en dirección al aparejo.



REGLA 27: Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida

- a) Los buques *sin gobierno* exhibirán:
- dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible;**
 - dos bolas o marcas similares en línea vertical, en el lugar más visible;**
 - cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.**
- b) Los buques que tengan su **capacidad de maniobra restringida**, salvo aquellos dedicados a operaciones de limpieza de minas, exhibirán:
- tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas luces serán rojas y la luz central será blanca;**
 - tres marcas en línea vertical en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas marcas serán bolas y la marca central será bicónica;**
 - cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en el apartado i), una o varias luces de tope, luces de costado y una luz de alcance;**
 - cuando estén fondeados, además de las luces o marcas prescritas en los apartados i) y ii) las luces o marcas prescritas en la Regla 30.**
- c) Los buques de propulsión mecánica **dedicados a una operación de remolque que restrinja en externo tanto la capacidad del buque remolcador como la de su remolque para apartarse de su derrota** exhibirán, **además de las luces o las marcas prescritas en la Regla 24 a), las luces o las marcas prescritas en los párrafos b) i) y b) ii) de esta Regla.**
- d) Los buques dedicados a **operaciones de dragado** o submarinas que tengan su capacidad de maniobra restringida **exhibirán las luces y marcas prescritas en los apartados i), ii) y iii) del párrafo b)** de esta Regla y, cuando **haya una obstrucción**, exhibirán además:
- dos luces rojas todo horizonte o dos bolas en línea vertical para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción;**
 - dos luces verdes todo horizonte o dos marcas bicónicas en línea vertical para indicar la banda por la que puede pasar otro buque;**
 - cuando estén fondeados, las luces o marcas prescritas en este párrafo en lugar de las luces o marcas prescritas en la Regla 30.**
- e) Cuando **debido a las dimensiones del buque dedicado a operaciones de buceo resulte imposible exhibir todas las luces y marcas prescritas en el párrafo d)** de esta Regla, se exhibirán:
- tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más alta y la más baja de esas luces serán rojas y la luz central será blanca;**
 - una reproducción en material rígido y de altura no inferior a un metro de la bandera "A" del Código Internacional. Se tomarán medidas para garantizar su visibilidad en todo el horizonte.**
- f) Los buques **dedicados a operaciones de limpieza de minas, además de las luces prescritas para los buques de propulsión mecánica en la Regla 23 o de las luces o marcas prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados**, según proceda, exhibirán **tres luces verdes todo horizonte o tres bolas**. Una de estas luces o marcas se exhibirá en la parte superior del palo de más a proa y las otras dos una en cada uno de los penoles de la verga de dicho palo. Estas luces o marcas indican que **es peligroso para otro buque acercarse a menos de 1000 metros por la popa del buque dedicado a limpieza de minas.**
- g) Los buques **de menos de 12 metros de eslora, salvo los dedicados a operaciones de buceo, no tendrán obligación de exhibir las luces y marcas prescritas en esta Regla.**
- h) Las señales prescritas en esta Regla **no son las señales de buques en peligro que necesiten ayuda**. Dichas señales se encuentran en el Anexo IV de este Reglamento.

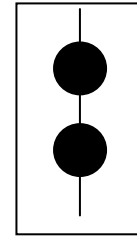


*Sin gobierno
con arrancada
visto de proa*

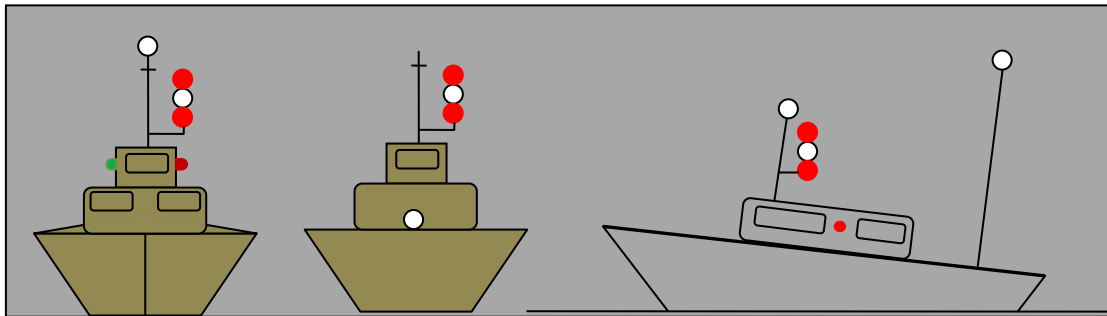
*Sin gobierno
sin arrancada
visto de proa*

*Sin gobierno
con arrancada
visto de popa*

*Sin gobierno
sin arrancada
visto de popa*



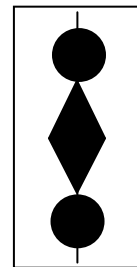
**MARCA
DE
DÍA**



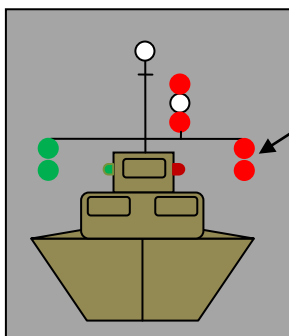
*Capacidad de
maniobras
restringida
con arrancada
Menor de 50
metros
visto de proa*

*Capacidad de
maniobras
restringida
con arrancada
visto de popa*

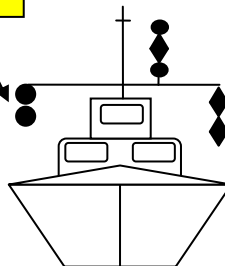
*Capacidad de maniobras restringida
con arrancada, mayor de 50 metros
visto por la banda de babor*



**MARCA
DE
DÍA**

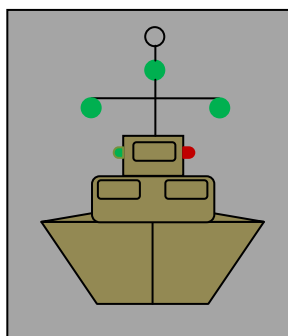


Banda obstruida

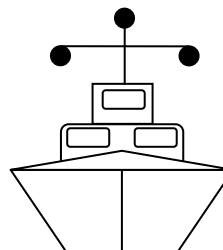


**Bandera "A"(Alfa)
OPERACIONES DE BUCEO
Mínimo 1 metro de altura**

OPERACIONES DE DRAGADOS

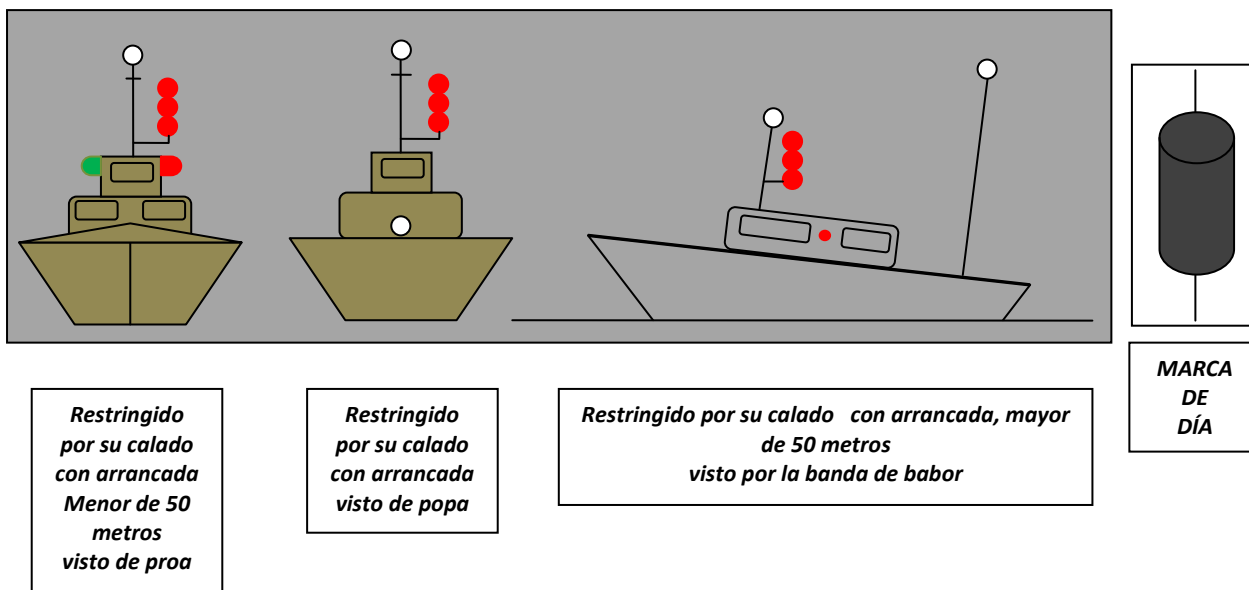


DRAGAMINAS



REGLA 28: Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado.

Además de las luces prescritas en la Regla 23 para los buques de propulsión mecánica, todo buque restringido por su calado podrá exhibir en el lugar más visible, **tres luces rojas todo horizonte en línea vertical, o un cilindro.**

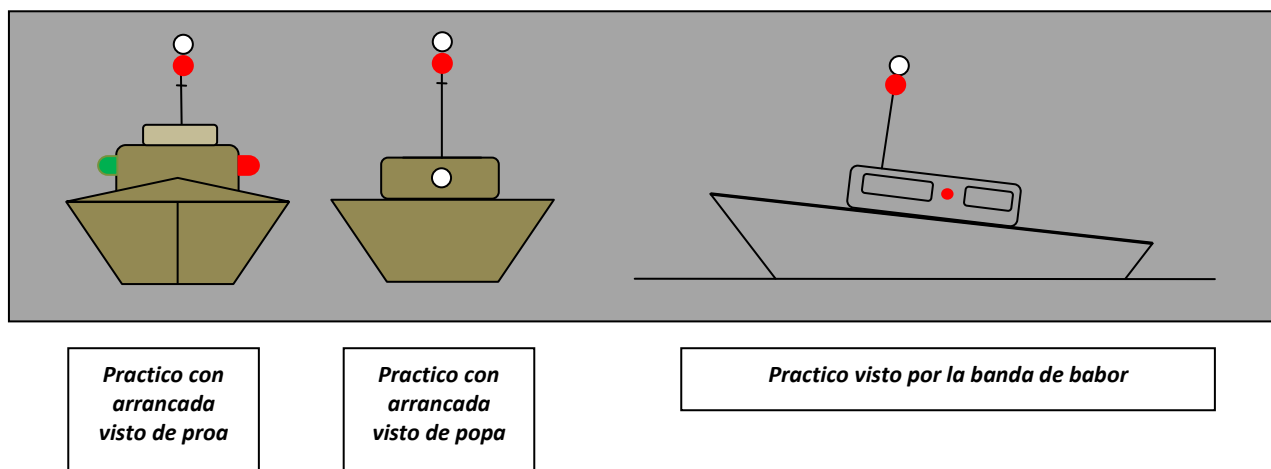


Regla 29: Embarcaciones de práctico.

a) Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:

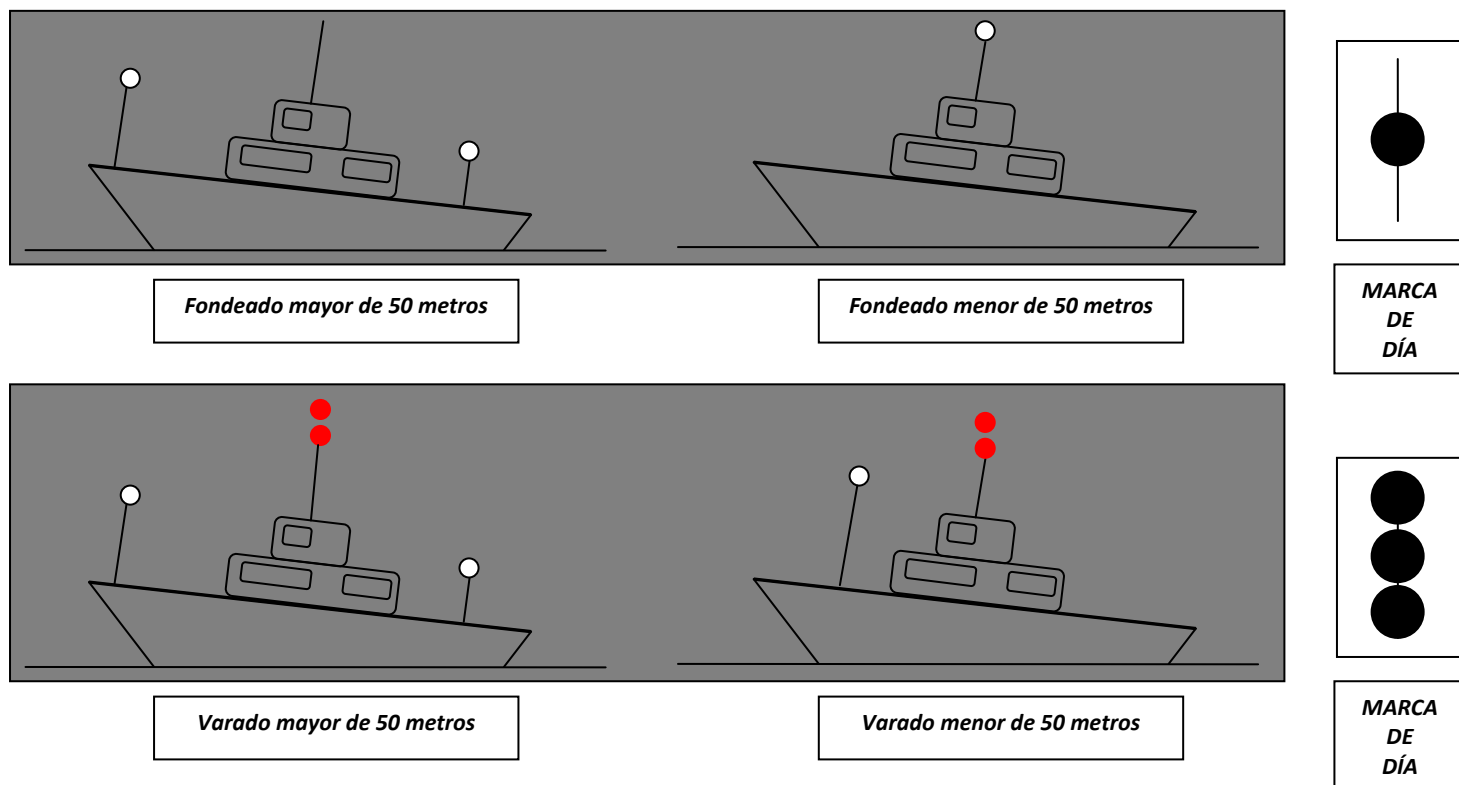
- i. en la parte superior del palo o cerca de ella, **dos luces todo horizonte en línea vertical, siendo blanca la superior y roja la inferior;**
- ii. cuando se encuentren en navegación, además, las luces de costado y una luz de alcance;
- iii. cuando estén fondeados, además de las luces prescritas en el apartado i), la luz o las luces o marcas prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados.

b) Cuando no estén en servicio de practicaje, la embarcación del práctico exhibirá las luces o marcas prescritas para las embarcaciones de su misma eslora.



Regla 30: Buques fondeados y buques varados

- a) Los buques fondeados exhibirán en el lugar más visible:
- en la parte de **proa**, una **luz blanca todo horizonte** o una **bola**;
 - en la **popa**, o **cerca de ella**, ya una altura inferior a la de la luz prescrita en el apartado I), una **luz blanca todo horizonte**.
- b) Los buques de **eslora inferior a 50 metros** podrán exhibir una **luz blanca todo horizonte** en el **lugar más visible**, en vez de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla.
- c) Los buques fondeados podrán **utilizar sus luces de trabajo o equivalentes**, para iluminar sus cubiertas. En los buques de **100 metros de eslora o más**, la utilización de las mencionadas luces será **obligatoria**.
- d) Además de las luces prescritas en los párrafos a) ó b) de esta Regla, un **buque varado** exhibirá, en el lugar más visible:
- dos luces rojas todo horizonte en línea vertical**;
 - tres bolas en línea vertical**.
- e) Las embarcaciones de **menos de 7 metros de eslora** cuando estén fondeadas en un lugar que no esté **dentro ni cerca de un canal angosto, paso, fondeadero o zona de navegación frecuente**, no tendrán obligación de exhibir las **luces o marcas** prescritas en los párrafos a) y b) de esta Regla.
- f) Los buques de **menos de 12 metros de eslora**, cuando estén **varados**, no tendrán obligación de exhibir las **luces o marcas** prescritas en los apartados I) y II) del párrafo d) de esta Regla.



Regla 31: Hidroaviones

Cuando a un hidroavión **no le sea posible exhibir luces y marcas de las características o en las posiciones prescritas** en las Reglas de esta Parte, exhibirá **luces y marcas lo más parecidas posible, por sus características y situación**.

6.4.- Señales acústicas y luminosas

Regla 32: Definiciones

- a) La palabra "**pito**" significa todo dispositivo que es capaz de producir las pitadas reglamentarias y que cumple con las especificaciones del Anexo III de este Reglamento.
- b) La expresión "**pitada corta**" significa un sonido de una **duración aproximada de un segundo**.
- c) La expresión "**pitada larga**" significa un sonido de una duración aproximada de **cuatro a seis segundos**.

Regla 33: Equipo para señales acústicas

- a) Los buques de eslora **igual o superior a 12 metros irán dotados de un pito** a partir de **20 metros de pito y de una campana**, y los buques de eslora **igual o superior a 100 metros llevarán además un gong**, cuyo tono y sonido no pueda confundirse con el de la campana. El pito, la campana y el gong deberán cumplir con las especificaciones del Anexo III de este Reglamento. La **campana o el gong, o ambos, podrán ser sustituidos por otro equipo que tenga las mismas características sonoras** respectivamente, a condición de que **siempre sea posible hacer manualmente las señales sonoras prescritas**.
- b) Los buques de **eslora inferior a 12 metros no tendrán obligación de llevar los dispositivos de señales acústicas** prescritos en el párrafo a) de esta Regla, **pero si no los llevan, deberán ir dotados de otros medios para hacer las señales acústicas eficaces**.

Regla 34: Señales de maniobra y advertencia

- a) Cuando varios buques **estén a la vista unos de otros**, todo buque de **propulsión mecánica** en navegación, al maniobrar de acuerdo con lo autorizado o exigido por estas Reglas, **deberá indicar su maniobra** mediante las siguientes señales emitidas con el pito:
 - **una pitada** corta para indicar: "**caigo a estribor**";
 - **dos pitadas** cortas para indicar: "**caigo a babor**";
 - **tres pitadas** cortas para indicar: "**estoy dando atrás**".
- b) Todo buque podrá **complementar las pitadas** reglamentarias del párrafo a) de esta Regla mediante **señales luminosas** que se repetirán, según las circunstancias, durante toda la duración de la maniobra:
 - i. el significado de estas señales luminosas será el siguiente:
 - un destello: "**caigo a estribor**";
 - dos destellos: "**caigo a babor**";
 - tres destellos: "**estoy dando atrás**";
 - ii. la duración de cada **destello será de un segundo aproximadamente**, el **intervalo** entre destellos será de **un segundo aproximadamente** y el **intervalo entre señales sucesivas no será inferior a 10 segundos**;
 - iii. cuando se lleve la luz utilizada para estas señales **será una luz blanca todo horizonte** visible a una distancia mínima de **5 millas**, y cumplirá con las especificaciones del Anexo I del presente Reglamento
- c) Cuando dos buques se encuentren **a la vista uno del otro en un paso o canal angosto**:
 - i. el buque **que pretenda alcanzar al otro deberá**, en cumplimiento de la Regla 9 e) 1), indicar su intención haciendo las siguientes señales con el pito:
 - **dos pitadas largas seguidas de una corta para indicar**: "**pretendo alcanzarle por su banda de estribor**";

- **dos pitadas largas seguidas de dos cortas para indicar:** "pretendo alcanzarle por su banda de **babor**";
- ii. el buque que **va a ser alcanzado indicará su conformidad** en cumplimiento de la Regla 9 e) 1) haciendo la siguiente señal con el pito:
 - una pitada larga, una corta, una larga y una corta**, en este orden.
- d) Cuando varios buques a la vista unos de otros se aproximen, y por cualquier causa alguno de ellos **no entienda las acciones o intenciones del otro** o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, **el buque en duda indicará inmediatamente esa duda emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas**. Esta señal podrá ser **complementada** con una **señal luminosa de un mínimo de cinco destellos cortos y rápidos**.
- e) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal donde, por estar obstruida su visión, no puedan ver a otros buques, harán sonar una pitada larga. Esta señal será contestada con una pitada larga por cualquier buque que se aproxime, que pueda estar dentro del alcance acústico al otro lado del recodo o detrás de la obstrucción.
- f) Cuando los pitos estén instalados en un buque **a una distancia entre sí superior a 100 metros**, se **utilizará solamente uno** de los pitos para hacer señales de **maniobra y advertencia**.

Regla 35: Señales acústicas en visibilidad reducida

En las **proximidades o dentro de una zona de visibilidad reducida**, ya sea de **día o de noche**, las señales prescritas en esta Regla se harán en la forma siguiente:

- a) Un buque de **propulsión mecánica, con arrancada**, emitirá **una pitada larga** a intervalos que **no excedan de 2 minutos**.
- b) Un buque de **propulsión mecánica en navegación, pero parado y sin arrancada**, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, **dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de unos 2 segundos entre ambas**.
- c) Los buques **sin gobierno** o con su **capacidad de maniobra restringida**, los buques **restringidos por su calado**, los buques **de vela**, los buques **dedicados a la pesca** y todo buque **dedicado a remolcar** o a **empujar** a otro buque, emitirán a intervalos que no excedan de 2 minutos, tres pitadas consecutivas, a saber, **una larga seguida por dos cortas**, en lugar de las señales prescritas en los párrafos a) ó b) de esta Regla.
- d) Los buques dedicados **a la pesca**, cuando estén **fondeados**, y los buques **con capacidad de maniobra restringida que operen hallándose fondeados**, emitirán, en lugar de las señales prescritas en el párrafo g), la señal **prescrita en el párrafo c) de esta Regla**.
- e) Un buque **remolcado** o, **si se remolca más de uno, solamente el último** del remolque, caso de ir tripulado, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, cuatro pitadas consecutivas, a saber, **una pitada larga seguida de tres cortas**. Cuando sea posible, esta señal se hará inmediatamente después de la señal efectuada por el buque remolcador.
- f) Cuando un buque que empuje y un buque que sea empujado tengan **una conexión rígida** de modo que formen una unidad compuesta, serán **considerados como un buque de propulsión mecánica** y harán las señales prescritas en los párrafos a) ó b) de esta Regla.
- g) Un buque **fondeado** dará un **repique de campana de unos 5 segundos de duración a intervalos que no excedan de 1 minuto**. En un buque de eslora **igual o superior a 100 metros**, se hará sonar **la campana en la parte de proa del buque y, además, inmediatamente después del repique de campana, se hará sonar el gong rápidamente durante unos 5 segundos en la parte de popa del buque**. Todo buque fondeado **podrá, además, emitir tres pitadas consecutivas, a saber, una corta, una larga y una corta**, para señalar su posición y la posibilidad de abordaje a un buque que se aproxime.

- h) Un buque varado emitirá la señal de campana y en caso necesario la de gong prescrita en el párrafo g) de esta Regla y, además, dará tres golpes de campana claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana. Todo buque varado podrá, además, emitir una señal de pito apropiada.*
- i) Un buque de eslora inferior a 12 metros no tendrá obligación de emitir las señales mencionadas pero, si no las hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de 2 minutos.*
- j) Una embarcación de práctico, cuando esté en servicio de practica, podrá emitir, además de las señales prescritas en los párrafos a), b) o g) de esta Regla, una señal de identificación consistente en cuatro pitadas cortas*

Regla 36: Señales para llamar la atención

*Cualquier buque, si necesita llamar la atención de otro, podrá hacer **señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las autorizadas en cualquiera otra de estas Reglas, o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro**, haciéndolo en forma que no moleste a otros buques. Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que **no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación**. A los efectos de esta Regla se **evitará la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad**, como las luces **estroboscópicas** (fuente luminosa que emite una serie de destellos muy breves en rápida sucesión y se usa para producir exposiciones múltiples de las fases de un movimiento)*

6.5.- Señales acústicas y luminosas

Regla 37: Señales de peligro

*Cuando un buque esté en **peligro y requiera ayuda**, utilizará o exhibirá las señales descritas en el **Anexo IV de este Reglamento**.*

RESUMEN DE SEÑALES FÓNICAS

■	CORTA – duración 1 segundo
■■■■■■■■	LARGA –duración de 4 a 6 segundos

Señales de maniobra y advertencia solo para buques a la vista (Pueden complementarse con señales luminosas)

■	Caigo a ESTRIBOR
■ ■	Caigo BABOR
■ ■ ■	Doy a atrás
■ ■ ■ ■ ■	No entiendo la maniobra (5 o más)
■■■■■■ ■■■■■■ ■	Pretendo alcanzarle por ESTRIBOR
■■■■■■ ■■■■■■ ■ ■	Pretendo alcanzarle por BABOR
■■■■■■ ■ ■■■■■■ ■	Conforme con el adelantamiento
■■■■■■	Canal angosto en recodos sin visibilidad

Señales acústicas en visibilidad reducida

■■■■■■	2 minutos	Propulsión mecánica con arrancada
■■■■■■ ■■■■■■	2 minutos	Propulsión mecánica sin arrancada
■■■■■■ ■ ■	2 minutos	TODOS LOS DEMÁS

■■■■■■ ■ ■ ■	2 minutos	Ultimo remolcado (no confundir con remolcador)
■ ■ ■ ■	2 minutos	Practico
Repique de campana	1 minuto	Fondeado menor de 100 de eslora
Repique de campana + gong	1 minuto	Fondeado mayor de 100 de eslora
3 /Repique de campana/3	1 minuto	Varado menor de 100 de eslora
3/Repique de campana + gong/3	1 minuto	Varado mayor de 100 de eslora

FONDEADO PARA SEÑALAR SU POSICIÓN (potestativa)



MENORES DE 12 METROS

CUALQUIER OTRA SEÑAL CADA 2 minutos

Anexo IV.- Señales de Peligro

1. Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:

- a) Un **disparo de cañón**, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente.
- b) Un sonido continuo producido por cualquier **aparato de señales de niebla**.
- c) **Cohetes** o granadas que despidan **estrellas rojas lanzados** uno a uno y a cortos intervalos.
- d) Una señal emitida por **radiotelegrafía** o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo [··· - - - ···] (**SOS**) del Código Mose.
- e) Una señal emitida por **radiotelefonía** consistente en la palabra "**Mayday**".
- f) La señal de peligro "**NC**" del Código Internacional de Señales.
- g) Una señal consistente en una **bandera cuadra que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo**.
- h) **Llamaradas a bordo** (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.).
- i) Un **cohete-bengala con paracaídas** o una **bengala de mano** que produzca una luz roja.
- j) Una **señal fumígena** que produzca una densa **humareda de color naranja**.
- k) Movimientos **lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente**.
- l) La **señal de alarma radiotelegráfica**.
- m) La señal de **alarma radiotelefónica**.
- n) Señales transmitidas por **radiobalizas** de localización de siniestros.
- o) Señales aprobadas transmitidas mediante los **sistemas de radio comunicaciones**, incluidos los **respondedores de radar** de las embarcaciones de supervivencia.

2. Está prohibido **utilizar o exhibir cualesquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores**.

3. Se recuerdan las Secciones correspondientes del Código Internacional de Señales, del Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes y de las siguientes señales:

- a) Un trozo **de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo**, u otro símbolo pertinente (para identificar desde el aire).
- b) Una **marca colorante del agua**.