



UNIDAD V REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES EN LA MAR (RIPAM)

Parte A – Generalidades

- Regla 1. Ámbito de aplicación
- Regla 2. Responsabilidad
- Regla 3. Definiciones generales

Parte B – Reglas de rumbo y gobierno

- Sección I. Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad

- Regla 4. Ámbito de aplicación
- Regla 5. Vigilancia
- Regla 6. Velocidad de seguridad
- Regla 7. Riesgo de abordaje
- Regla 8. Maniobras para evitar el abordaje
- Regla 9. Canales angostos
- Regla 10. Dispositivos de separación del tráfico

- Sección II. Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro

- Regla 11. Ámbito de aplicación
- Regla 12. Buques de vela
- Regla 13. Buque que alcanza
- Regla 14. Situación “de vuelta encontrada”
- Regla 15. Situación “de cruce”
- Regla 16. Maniobra del buque que “cede el paso”
- Regla 17. Maniobra del buque que “sigue a rumbo”
- Regla 18. Obligaciones entre categorías de buques

- Sección III. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida

- Regla 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida

Parte C – Luces y marcas

- Regla 20. Ámbito de aplicación
- Regla 21. Definiciones
- Regla 22. Visibilidad de las luces
- Regla 23. Buques de propulsión mecánica en navegación
- Regla 24. Buques remolcando y empujando
- Regla 25. Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo
- Regla 26. Buques de pesca
- Regla 27. Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida
- Regla 28. Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado
- Regla 29. Embarcaciones de práctico
- Regla 30. Buques fondeados y buques varados



Regla 31. Hidroaviones

Parte D – Señales acústicas y luminosas

Regla 32. Definiciones

Regla 33. Equipo para señales acústicas

Regla 34. Señales de maniobra y advertencia

Regla 35. Señales acústicas en visibilidad reducida

Regla 36. Señales para llamar la atención

Regla 37. Señales de peligro

Parte E – Exenciones

Regla 38. Exenciones

Anexo I.- Posición y características técnicas de las luces y marcas

Anexo II.- Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros

Anexo III.- Detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas

Anexo IV.- Señales de Peligro

- I. Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (RIPAM): Para su estudio el presente reglamento se divide en lo siguiente:

Regla 1. Ámbito de aplicación

Este Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables. Ninguna disposición del Reglamento impedirá la aplicación de reglas especiales por la autoridad competente o gobiernos nacionales.

Regla 2. Responsabilidad

Ninguna disposición del Reglamento eximirá de la responsabilidad del cumplimiento de mismo y de observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino. Se deben tener en cuenta todas las condiciones y para evitar un peligro mayor se puede uno apartar el Reglamento.

Regla 3. Definiciones generales

- A. Buque: toda clase de embarcación que pueda ser utilizada como medio de transporte sobre el agua (incluye hidroaviones y aerodeslizadores).
- B. Buque de propulsión mecánica: embarcación movida por una máquina.
- C. Buque de vela: embarcación navegando exclusivamente a vela.
- D. Buque dedicado a la pesca: embarcación que esté pescando con aparejos (excepto curricán).



- E. Hidroavión: cuando ameniza se considera como un barco, aeronave que puede maniobrar sobre las aguas.
- F. Buque sin gobierno: embarcación que por una circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar con normalidad y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.
- G. Buque con capacidad de maniobra restringida: embarcación que debido a la naturaleza de su trabajo tiene reducida su capacidad para maniobrar y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.
- H. Buque restringido por su calado: buque que por su gran calado tiene restringida la capacidad de apartarse de la derrota que está siguiendo.
- I. Buque en navegación: buque que no está ni fondeado, ni amarrado a tierra, ni varado.
- J. Eslora y manga: para el reglamento son la eslora total y la manga máxima de la embarcación.
- K. Buque a la vista uno de otro: embarcaciones que se pueden observar visualmente.
- L. Visibilidad reducida: condición en la que la visibilidad está reducida por causa de niebla, bruma, nieve, etc.

REGLA 4. Ámbito de aplicación

Las Reglas de la presente Sección se aplicarán en cualquier condición de visibilidad.

REGLA 5. Vigilancia

Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

REGLA 6. Velocidad de seguridad

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta entre otros, los siguientes factores:

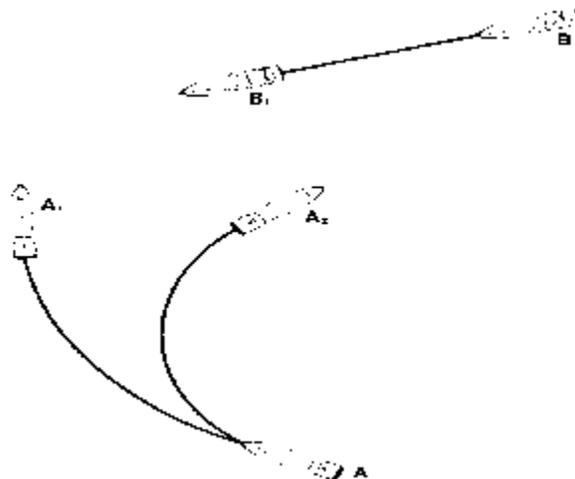
- A. En todos los buques:
 - 1. el estado de visibilidad.
 - 2. la densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase.



3. la maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento.
 4. de noche, la existencia de resplandor; por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias.
 5. el estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación.
 6. el calado en relación con la profundidad disponible de agua.
- B. Además, en los buques con radar funcionando constantemente:
1. las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar.
 2. toda restricción impuesta por la escala que esté siendo utilizada en el radar.
 3. el efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia.
 4. la posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes.
 5. el número, situación y movimiento de los buques detectados por radar.
 6. 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 otros objetos próximos.

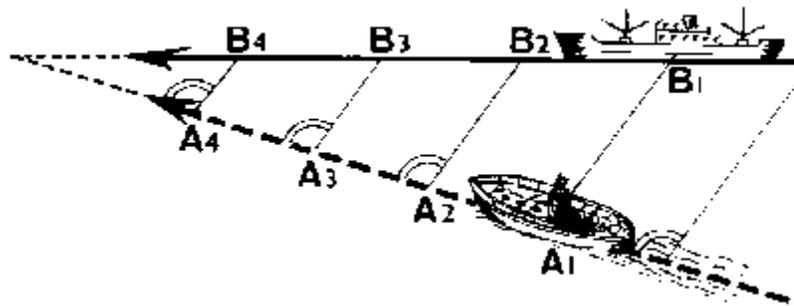
REGLA 7. Riesgo de abordaje

- A. Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- B. Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.





- C. Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.
- D. Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
 - 1. se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.
 - 2. en algunos casos, puede existir riesgo aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.



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 efectuará en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.
- B. Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio de 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 ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición de que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.
- D. La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.



- E. Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.
- F. 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.
- G. 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.
- H. Cuando los dos buques que se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

SECCIÓN II. CONDUCTA DE LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DEL OTRO

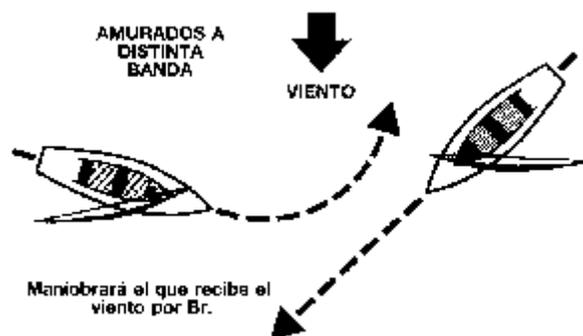
REGLA 11. Ámbito de aplicación

Las Reglas de esta Sección se aplican solamente a los buques que se encuentren a la vista uno del otro.

REGLA 12. Buques de vela

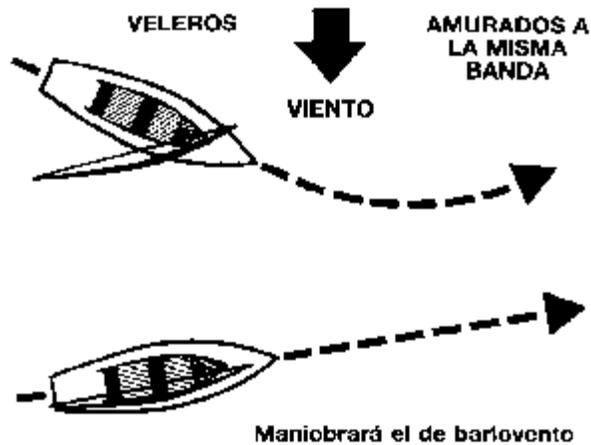
Cuando dos buques de vela se aproximen uno al otro, con riesgo de abordaje, uno de ellos se mantendrá apartado de la riesgo de abordaje, uno de ellos se mantendrá apartado de la derrota del otro en la forma siguiente:

- A. cuando cada uno de ellos reciba el viento por bandas contrarias, el que lo reciba por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro.

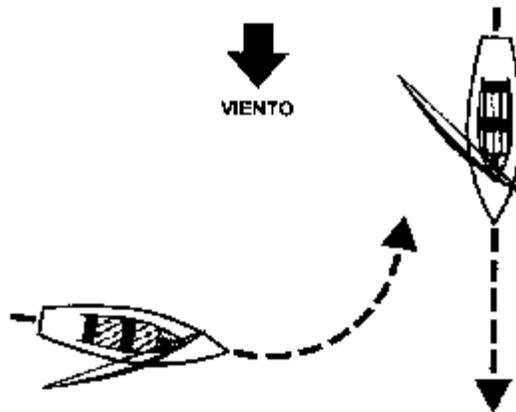




- B. cuando ambos reciban el viento por la misma banda, el buque que esté a barlovento se mantendrá apartado de la derrota del que esté a sotavento.



- C. 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.



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

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 que se aproxime a otro viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este



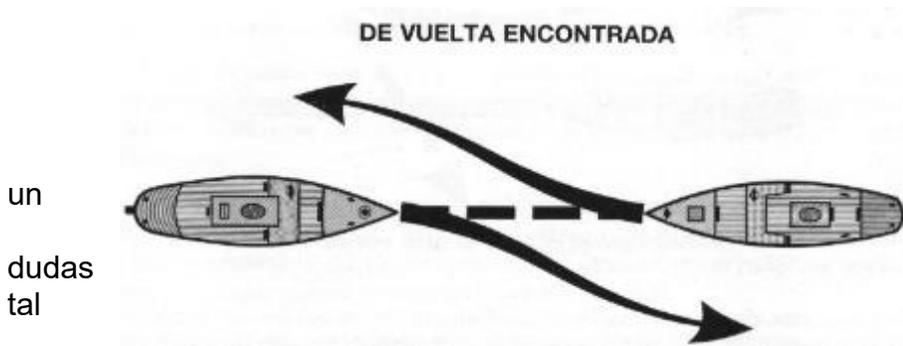
último, es decir, que se encuentre en una posición tal respecto del buque alcanzado que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado.



- 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.

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, o casi 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.



un
dudas
tal

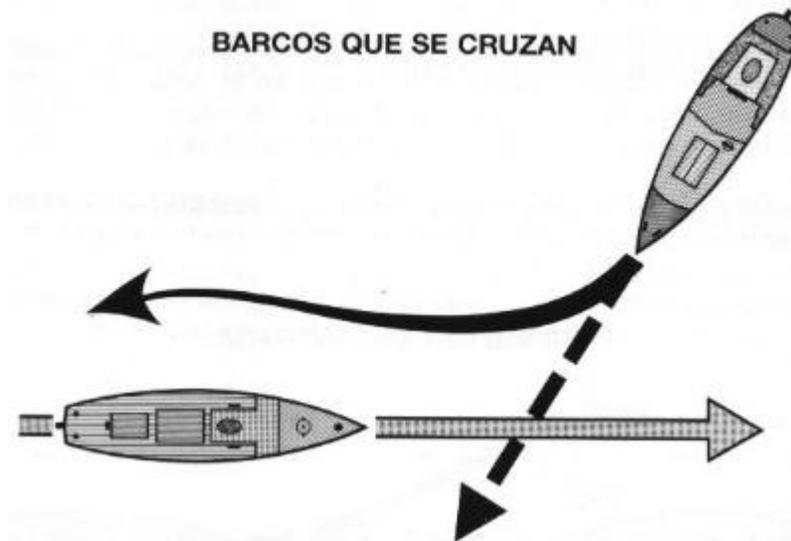
C. Cuando buque abrigue de si existe situación, supondrá

que existe y actuará en consecuencia.

REGLA 15. Situación “de cruce”

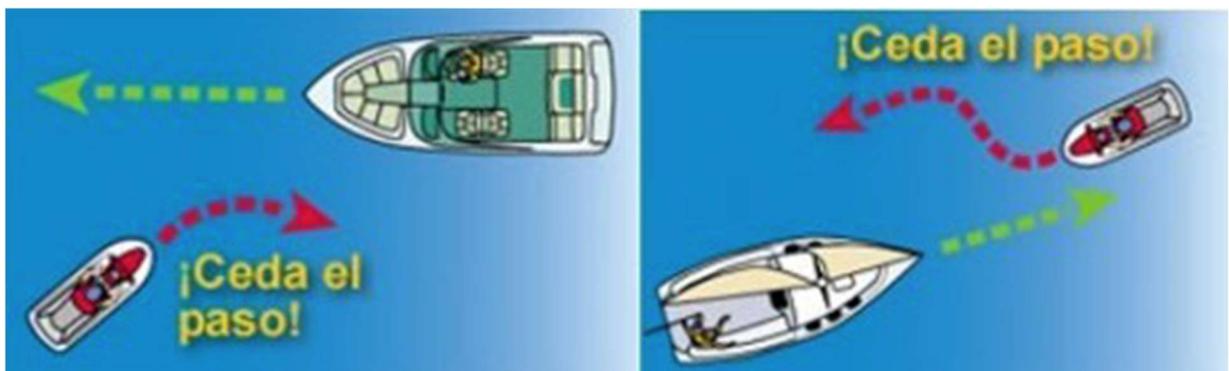


Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortarle la proa.



REGLA 16. Maniobra del 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. bien franco del otro buque.



REGLA 17. Maniobra del buque que “sigue a rumbo”

A.

1. cuando uno de dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad.
2. 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., 2., de esta Regla, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica, no cambiará su rumbo a babor para maniobrar a un 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:
 - 1. un buque sin gobierno.
 - 2. un buque con capacidad de maniobra restringida.
 - 3. un buque dedicado a la pesca.
 - 4. un buque de vela.
- B. Los buques de vela en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
 - 1. un buque sin gobierno.
 - 2. un buque con capacidad de maniobra restringida.
 - 3. un buque dedicado a la pesca.
- C. En la medida de lo posible, los buques, dedicados a la pesca, en navegación, se
 - 1. mantendrán apartados de la derrota de:
 - 2. un buque sin gobierno.
 - 3. un buque con capacidad de maniobra restringida.
- D.
 - 1. 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.
 - 2. un buque restringido por su calado navegará con particular precaución teniendo muy en cuenta su condición especial.
- E. En general, un hidroavión amarado 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.



1. Cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante se mantendrán bien alejadas de todos los demás buques y evitarán entorpecer la navegación de éstos.
2. Las naves de vuelo rasante que naveguen por la superficie del agua cumplirán lo dispuesto en las reglas de la presente parte como si fueran buques de propulsión mecánica.

SECCIÓN III. CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

REGLA 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

- A. Esta Regla es de aplicación a los buques que no estén a la vista uno de otro cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida.
- B. Todos los buques navegarán a una velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Los buques de propulsión mecánica tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.
- C. Todos los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento al cumplir las Reglas de la Sección I de esta Parte.
- D. Todo buque que detecte únicamente por medio del radar la presencia de otro buque, determinará si se está creando una situación de aproximación excesiva y/o un riesgo de abordaje. En caso afirmativo maniobrará con suficiente antelación, teniendo en cuenta que si la maniobra consiste en un cambio de rumbo, en la medida de lo posible se evitará lo siguiente:
 1. un cambio de rumbo a babor para un buque situado a proa del través salvo que el otro buque esté siendo alcanzado.
 2. un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.
- E. Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer a proa de su través, la sirena de niebla de otro buque, o que no pueda evitar una situación de aproximación excesiva con otro buque situado a proa de su través, deberá reducir su velocidad hasta la mínima de gobierno. Si fuera necesario, suprimirá su arrancada y en todo caso navegará con extremada precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

Regla 20. Ámbito de aplicación

Estas Reglas deberán cumplirse en todas las condiciones meteorológicas. Las luces deben usarse desde la puesta del sol hasta su salida y si hay visibilidad reducida. Las marcas deberán llevarse de día.



Regla 21. Definiciones

Luz de tope: luz blanca sobre el eje que cubre un arco de horizonte de longitudinal 225 grados visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través.

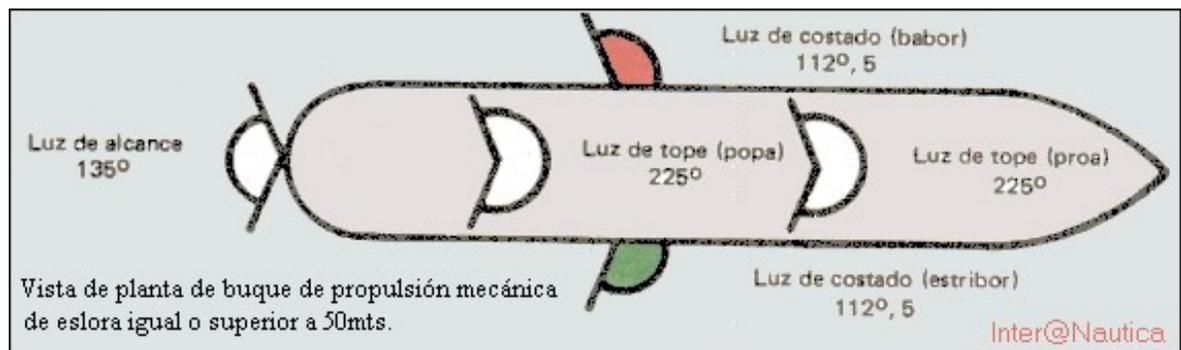
Luces de costado: luz verde en estribor y luz roja en babor que cubre con un arco de horizonte de 112,5 grados visibles desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través. En buques de eslora inferior a 20 metros las luces de costado podrán estar combinadas en un solo farol.

Luz de alcance: luz blanca en la popa que cubre un arco de horizonte de 135 grados visible hasta 67,5 grados a partir de la popa.

Luz de remolque: luz amarilla de las mismas características que la “luz de alcance”.

Luz todo horizonte: luz visible sin interrupción en un arco de horizonte de 360 grados.

Luz centelleante: luz que produce centelleos con una frecuencia de 120 ó más centelleos por minuto.



Regla 22. Visibilidad de las luces

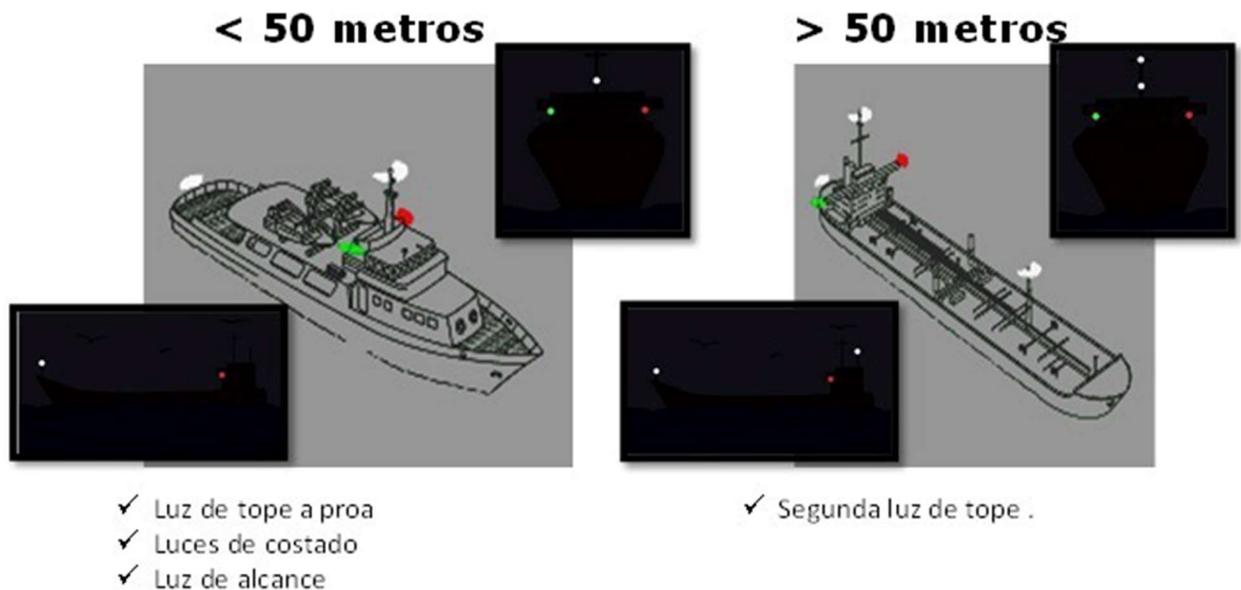
Las luces preceptuadas en estas Reglas deberán tener la intensidad especificada en la Sección 8 del anexo I del presente Reglamento, de modo que sean visibles a las siguientes distancias mínimas:

- A. En los buques de eslora igual o superior a 50 metros:
- luz de tope, 6 millas.
 - luz de costado, 3 millas;



- luz de alcance, 3 millas;
 - luz de remolque, 3 millas;
 - luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 3 millas.
- B. En los buques de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 50 metros:
- luz de tope. 5 millas, pero si la eslora del buque es inferior a 20 metros, 3 millas;
 - luz de costado, 2 millas;
 - luz de alcance, 2 millas;
 - luz de remolque 2 millas;
 - luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.
- C. En los buques de eslora inferior a 12 metros:
- luz de tope, 2 millas;
 - luz de costado, 1 milla;
 - luz de alcance, 2 millas;
 - luz de remolque, 2 millas;
 - luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.

Regla 23. Buques de propulsión mecánica en navegación





< 12 metros



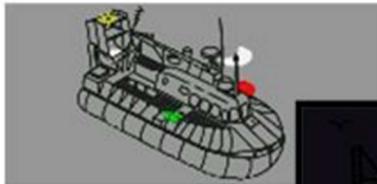
- ✓ Luz blanca todo horizonte.
- ✓ Luces de costado.

< 7 metros y < 7 nudos

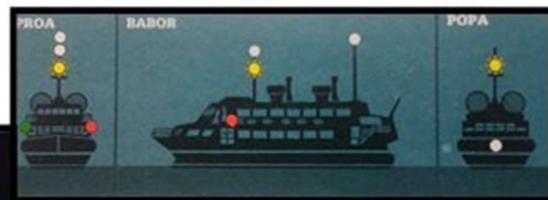


- ✓ Luz blanca todo horizonte.

Buques sin desplazamiento



- ✓ Luz de tope a proa.
- ✓ Luces de costado.
- ✓ Luz de alcance.
- ✓ Luz amarilla de centelleos todo horizonte.

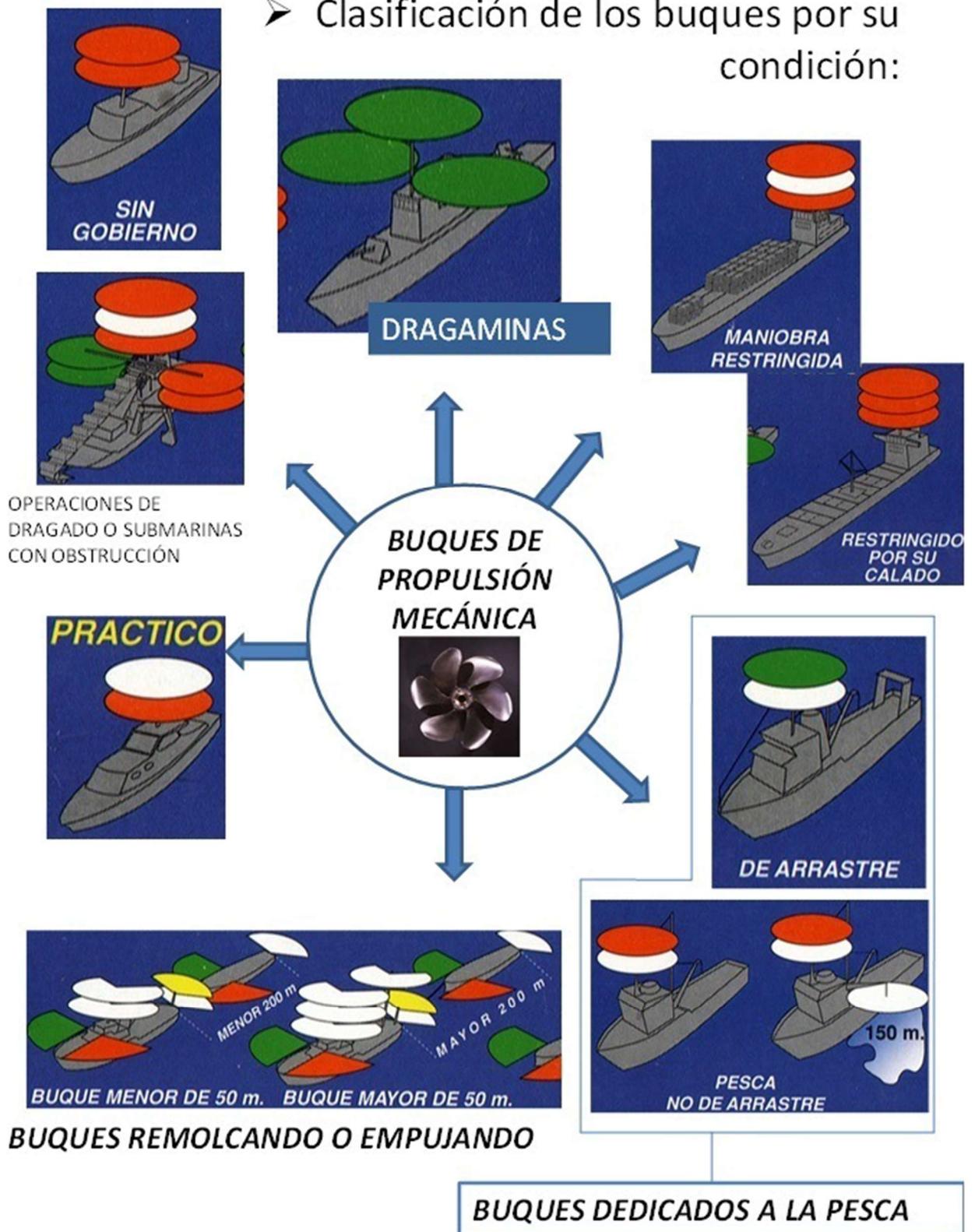


Más de 50 metros

Menos de 50 metros



➤ Clasificación de los buques por su condición:





Todos los buques exhibirán las luces propias de su condición relacionadas anteriormente más las luces de navegación explicadas en la regla 23 si este se encuentra en navegación.

Recordemos que según la regla 3 apartado 1 del reglamento:

La expresión “en navegación” se aplica a un buque que no esté ni fondeado ni amarrado a tierra, ni varado.

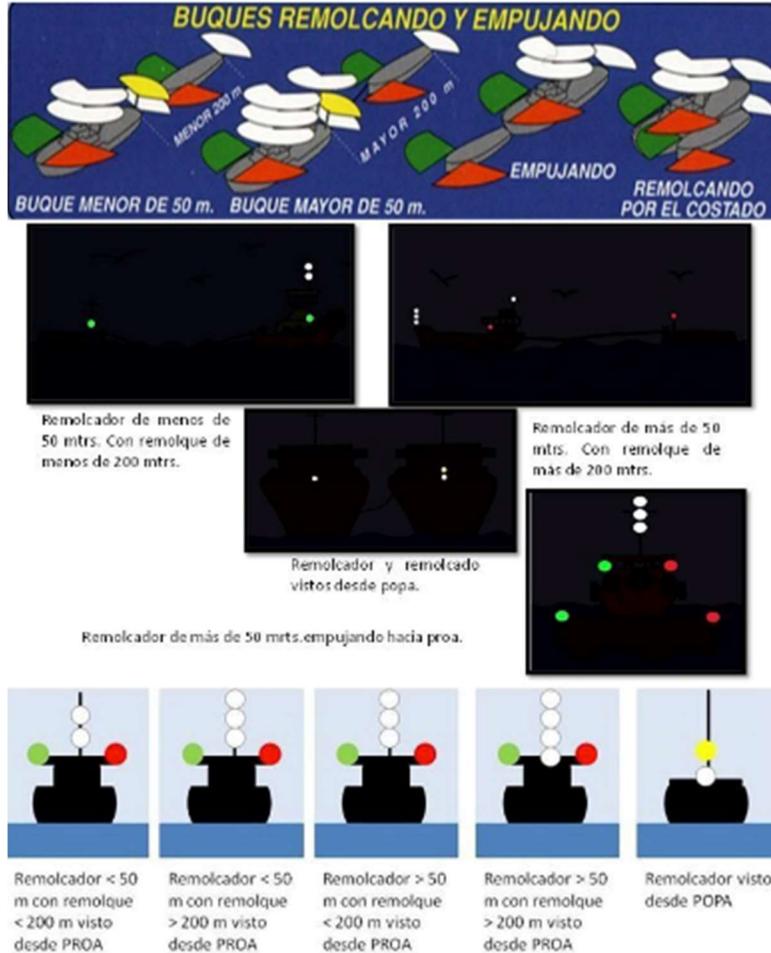
Los buques que se encuentren en alguna de las condiciones especiales:

- Buque sin gobierno.
- Buque de práctico.
- Buques de pesca.
- Buque restringido por calado.
- Buques con capacidad de maniobra restringida.
- Buque en operaciones de dragado o submarinas.
- Buque dragaminas.

Sólo llevarán las luces de navegación cuando lleven arrancada, no debiendo exhibirlas cuando estén parados o no tengan arrancada.



Regla 24 Buques remolcando y empujando



Remolque

poco visible:

Regla 24, apartado 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, exhibirá:

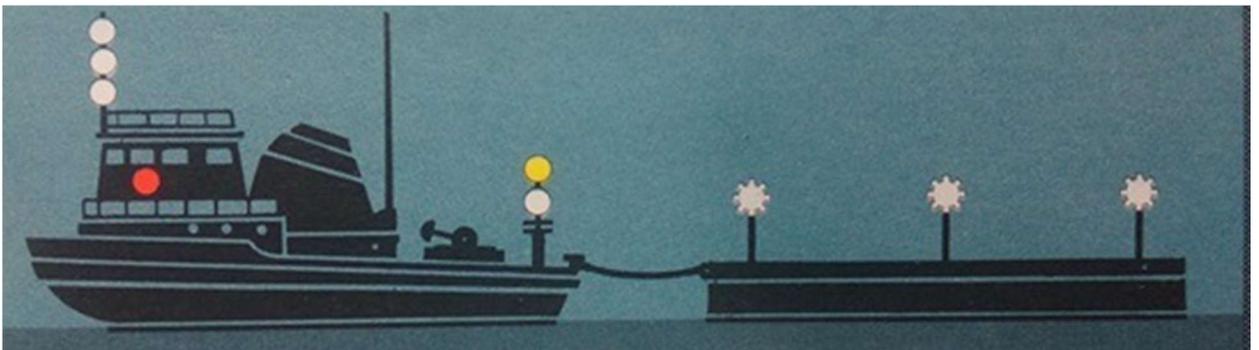
- A. Cuando su anchura sea inferior a 25 metros, una luz blanca todo horizonte en el extremo de proa o cerca de éste y otra en el extremo de popa o cerca de éste, con la salvedad de que los dragones no tendrán que exhibir una luz en el extremo de proa o cerca del mismo;



Objeto remolcado poco visible y parcialmente sumergido de longitud inferior a 100 metros.

Longitud del remolque inferior a 200 metros.

- B. Cuando la 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;
- C. Cuando su longitud sea superior a 100 metros, luces blancas todo horizonte adicionales entre las luces prescritas en los párrafos 1 y 2, de modo que la distancia entre las luces no exceda de 100 metros.



Objeto remolcado poco visible y parcialmente sumergido de longitud superior a 100 metros.

Longitud del remolque superior a 200 metros.

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" (1), 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 tanto con el farol combinado que se permite en el párrafo b) de esta Regla.

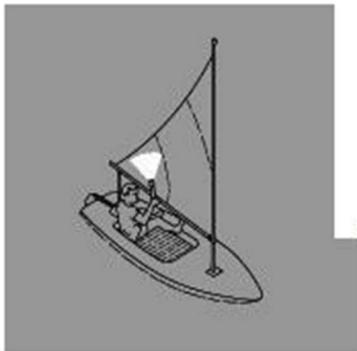
d)

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.

c) 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.

Velero < 7 metros



Linterna o farol luz blanca. opcional.

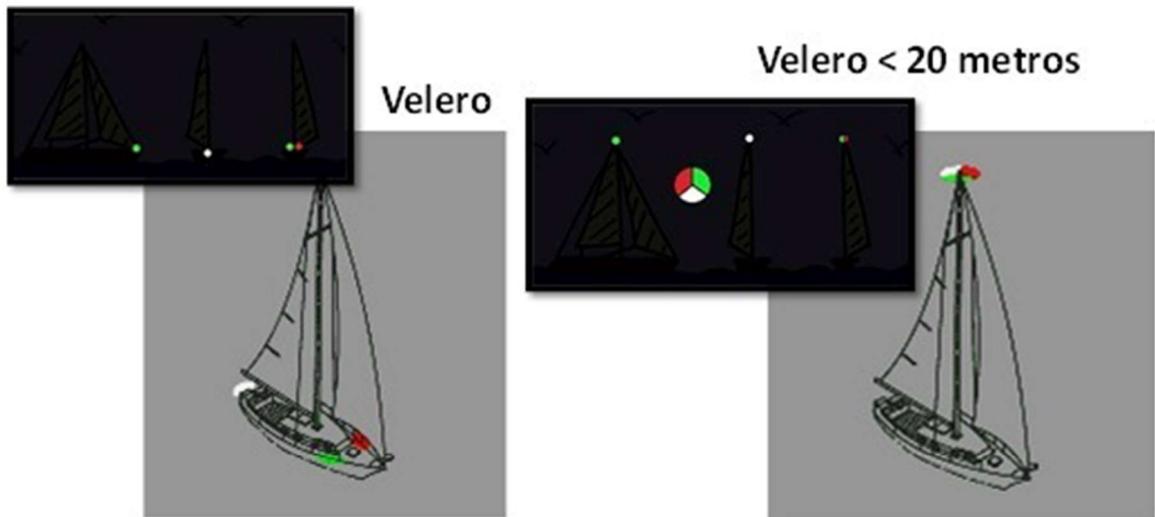


Embarcación de remos



Linterna o farol luz blanca. opcional.

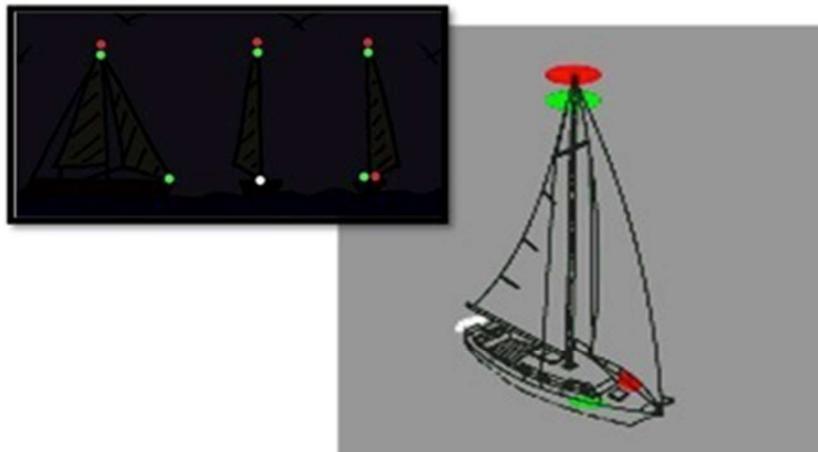
Regla 25. Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo:



- ✓ Luces de costado
- ✓ Luz de alcance

- ✓ Farol tricolor en el tope del palo

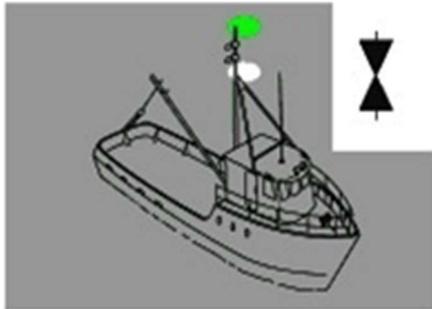
Velero (opcional)



- ✓ Luces de costado
- ✓ Luz de alcance
- ✓ Luces todo horizonte roja y verde

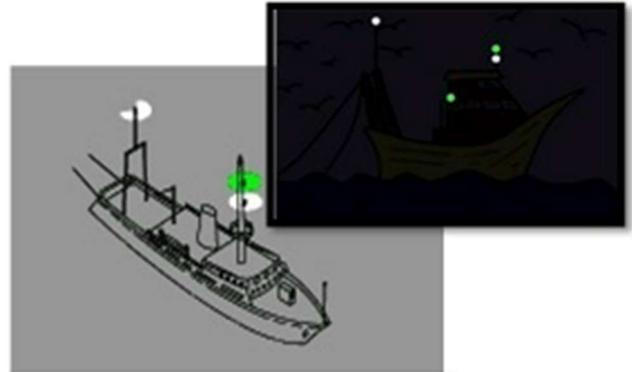
Regla 26. Buques de pesca:

Pesquero de arrastre



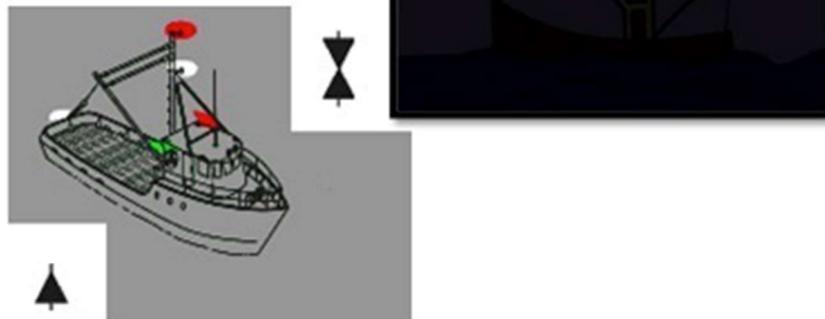
- ✓ Luces todo horizonte verde y blanca
- ✓ Marca de dos conos unidos por sus vértices
- ✓ Con **arrancada** luces de costado y luz de alcance

Pesquero de arrastre > 50 metros



+ luz de tope a popa más elevada que la luz verde todo horizonte

Pesquero no arrastre

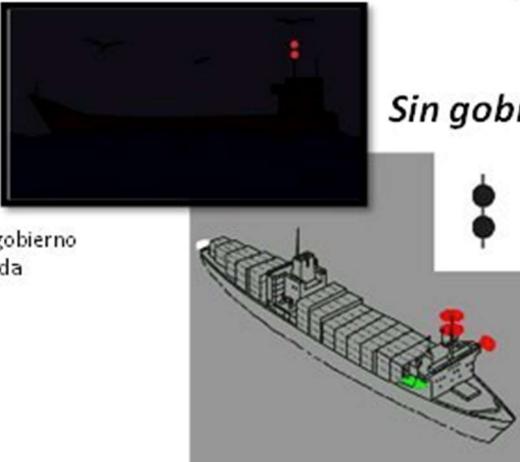


- ✓ Luces todo horizonte roja y blanca
- ✓ Marca de dos conos unidos por sus vértices.
- ✓ Con **arrancada** luces de costado y luz de alcance.
- ✓ Con aparejo de > 150 metros:
 - una blanca todo horizonte
 - un cono con el vértice hacia arriba ambos en la dirección del aparejo.



Regla 27. Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida:

Sin gobierno:

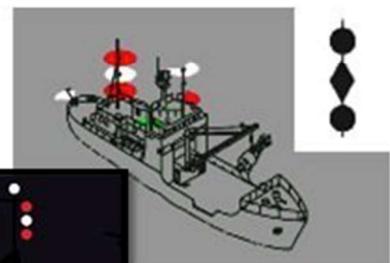


Buque sin gobierno sin arrancada

- ✓ Dos luces todo horizonte rojas
- ✓ Marca de dos bolas
- ✓ **Con arrancada** luces de costado y luz de alcance.

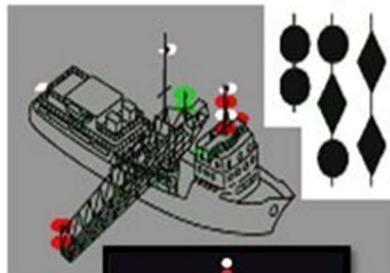
- ✓ Tres luces todo horizonte: roja, blanca y roja
- ✓ Tres marcas: bola, bicónica y bola
- ✓ **Con arrancada**: una o varias luces de tope, luces de costado y una luz de alcance
- ✓ Fondeado: luces de fondeo

Maniobra restringida:

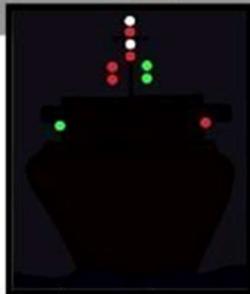


Buque con capacidad de maniobra restringida de más de 50 mtrs de eslora en navegación.

Maniobra restringida dedicado al dragado con obstrucción de paso:



- ✓ Las indicadas para un buque con maniobra restringida
- ✓ Dos luces rojas todo horizonte rojas o dos bolas en la banda de la obstrucción
- ✓ Dos luces verdes todo horizonte o dos marcas bicónicas en la banda de paso
- ✓ **Con arrancada**: una o varias luces de tope, luces de costado y una luz de alcance



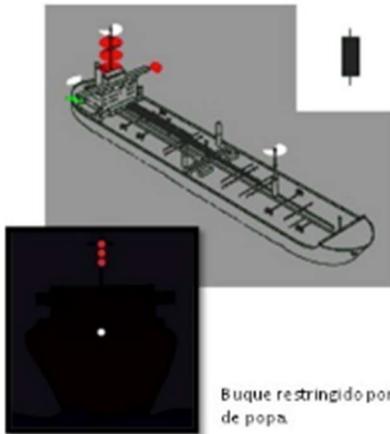
Buque dragando visto de proa con arrancada.



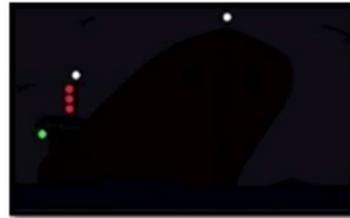
Remolcador con capacidad de maniobra restringida.



Regla 28. Buque de propulsión mecánica restringido por su calado:



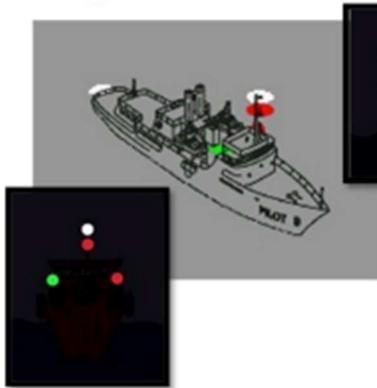
✓ Además de las de los buques de propulsión mecánica deberá exhibir tres luces rojas todo horizonte o un cilindro.



Buque restringido por su calado de mayor de 50 metros.

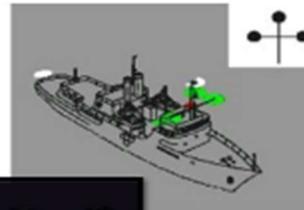
Buque restringido por su calado visto de popa.

Regla 29. Embarcaciones de práctico:

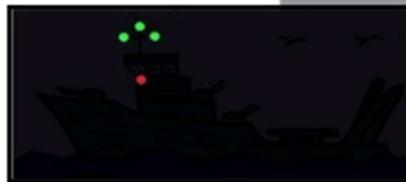


✓ Dos luces todo horizonte blanca y roja
En navegación luces de costado y luz de alcance
✓ Fondeado: luces de fondeo

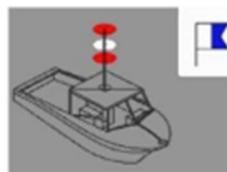
Dragaminas:



✓ Además de las luces y marcas de propulsión mecánica y fondeo
Tres luces verdes todo horizonte o tres bolas dispuestas en forma de cruz



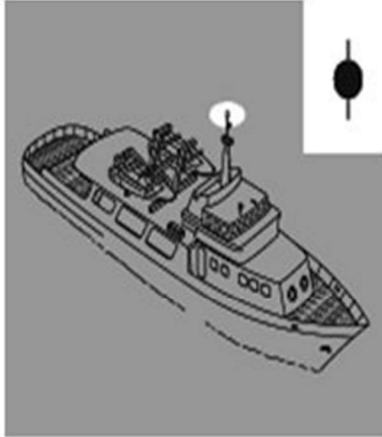
Buque en operaciones de buceo o submarinas:



✓ Tres luces todo horizonte roja, blanca y roja
✓ Bandera "A" del Código Internacional

Regla 30. Buques fondeados y buques varados:

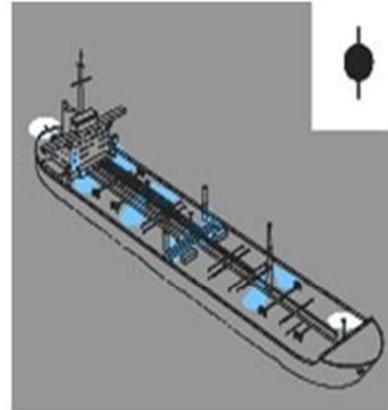
Fondeado de < 50 metros:



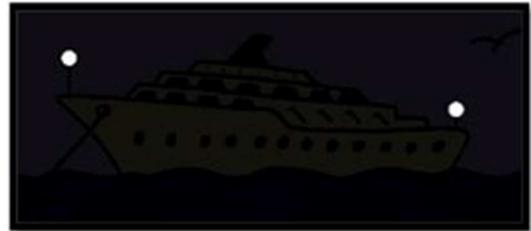
✓ Luz blanca todo horizonte o una bola en la parte de proa



Fondeado de > 50 metros:



+ luz blanca todo horizonte o una bola en la parte de popa.
 ✓ Si es > 100 metros debe iluminar sus cubiertas



Varado:



+ dos luces rojas todo horizonte

✓ < 7 metros de eslora cuando estén fondeadas en un lugar que no sea un paso no tendrán obligación de exhibir luces o marcas.
 ✓ < 12 metros de eslora cuando estén varados no tendrán obligación de exhibir luces o marcas de buque varado (sí, en su caso, de buque fondeado)





Regla 31. Hidroaviones

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

Regla 32. Definiciones

Pito: todo dispositivo que es capaz de producir las pitadas reglamentarias.

Pitada corta: un sonido de una duración aproximada de un segundo.

Pitada larga: sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos.

Regla 33. Equipo para señales acústicas:

Eslora > 100 metros: pito, campana y gong.

Eslora > 20 metros: pito y campana.

Eslora < 12 metros: medio para hacer señales acústicas eficaces.

Las señales de “caigo a babor”, “caigo a estribor” y “doy atrás” se pueden realizar también por medio de destellos de igual número y duración que las pitadas.

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 señales de estas Reglas ni con ninguna ayuda a la navegación. También se puede dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques. Se evitará la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, como las luces estroboscópicas.

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.

Anexo IV.- Señales de Peligro

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

- I. un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente.
- II. un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.
- III. Cohetes o granadas que despidan estrellas rojas lanzados uno a uno y a cortos intervalos.



- IV. Una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo [··· – – – ···] (SOS) del Código Morse.
- V. Una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra “Mayday”.
- VI. La señal de peligro “NC” del Código Internacional de Señales.
- VII. Una señal consistente en una bandera cuadra que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo.
- VIII. Llamadas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.).
- IX. Un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja.
- X. Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja.
- XI. Movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente.
- XII. La señal de alarma radiotelegráfica.
- XIII. La señal de alarma radiotelefónica.
- XIV. Señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros.
- XV. Señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radio comunicaciones, incluidos los respondedores de radar de las embarcaciones de supervivencia.

b) 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.

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

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