

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: LEY

Número: 7

Referencia:

Año: 1978

Fecha(dd-mm-aaaa): 09-11-1978

Título: POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

Gaceta Oficial: 19358

Publicada el: 10-07-1981

Rama del Derecho: DER. INTERNACIONAL PÚBLICO, DER. MARITIMO

Palabras Claves: Convenios (acuerdos internacionales), Tratados, acuerdos y convenios internacionales, Accidentes de barcos, Accidentes marítimos, Abordajes

Páginas: 16

Tamaño en Mb: 4.205

Rollo: 20

Posición: 1125

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXXVIII

PANAMA, R. DE P. VIERNES 10 DE JULIO DE 1981

No. 19.358

CONTENIDO

LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

Ley N° 7 de 9 de noviembre de 1978, por medio de la cual se aprueba el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes, 1972.

RESOLUCION DE GABINETE

Resolución N° 49 de 1° de julio de 1981, por la cual se acuerda la celebración de un contrato y se dictan otras medidas.

AVISOS Y EDICTOS

LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

APRUEBASE EL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES 1972.

LEY NUMERO 7
(de 9 de noviembre de 1978)

Por medio de la cual se aprueba EL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972. LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

DECRETA:

ARTICULO 1: Apruébase en todas sus partes el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, que a la letra dice:

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA REVISION DEL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972.

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA REVISION DEL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972.

1. A invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental se celebró en Londres del 4 al 20 de octubre de 1972 una Conferencia con objeto de revisar el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1960.

2. Los Gobiernos de los Estados siguientes estuvieron representados en la Conferencia por delegaciones:

Argentina	Kuwait
Australia	Liberia
Bélgica	México
Brasil	Nigeria
Bulgaria	Noruega
Canadá	Nueva Zelanda
Corea, Rep. de	Países Bajos
Cuba	Panamá

Chile	Polonia
Dinamarca	Portugal
España	Reino Unido de Gran Bretaña
E.E.UU. de América	Irlanda del Norte
Filipinas	República Centroafricana
Finlandia,	Rep. Federal de Alemania
Francia	República Khmer
Ghana	Rumania
Grecia	Sudáfrica
India	Suecia
Indonesia	Tailandia
Irán	Unión de Repúblicas
Irlanda	Socialistas Soviéticas
Islandia	Venezuela
Italia	Vietnam
Japón	Zaire, República del

3. Los Gobiernos de los Estados siguientes estuvieron representados en la Conferencia por observadores:

Irak	República Arabe Libia
Líbano	Suiza
Pakistán	

El Gobierno de Hong Kong también envió un observador.

4. Las siguientes organizaciones intergubernamentales enviaron representantes a la Conferencia:

Naciones Unidas
Comisión Económica para Europa (CEPE)
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

5. Las siguientes organizaciones no gubernamentales estuvieron representadas por observadores:

Asociación Internacional de Faros y Balizas (IALA)
Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación (AIPCN)
Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA)

Cámara Naviera Internacional (ICS)
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)
Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

6. La Conferencia eligió al Capitán K.J.N. Wie, jefe de la delegación de Noruega, como Presidente de la Conferencia.

7. El Capitán F. Sohne (República Federal de Alemania), el Capitán A. J. Nikolov (Bulgaria), el Almirante J. A. Alvarez (Argentina), el Capitán H. S. Atmadja (Indonesia) y el Capitán W. Walkenier (Liberia) fueron elegidos Vicepresidentes de la Conferencia.

8. Actuaron como Secretario General de la Conferencia el Sr. Colin Goad (Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental) y como Secretario General Adjunto de la Conferencia el Sr. J. Oueguener (Secretario General Adjunto de la Organización). El Secretario Ejecutivo de la Conferencia fue el Capitán A. Saveliev (Secretario del Comité de Seguridad Marítima de la Organización) y el Secretario Ejecutivo Adjunto de la Conferencia fue el Capitán Z.N. Idougos (Jefe de la División de Seguridad Marítima de la Organización).

9. Para realizar su trabajo la Conferencia constituyó cinco Comisiones:

COMISION I
Presidente: Capitán G. W. R. Graves (Canadá)

Vicepresidente: Capitán F. Pélerin (Francia)

COMISION II
Presidente: Capitán B. N. Repkin (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas)

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

**DIRECTOR
HUMBERTO SPADAFORA P.****OFICINA:**
Editora Renovación, S. A., Via Fernández de Córdoba
(Vista Hermosa), Teléfono 61-7894 Apartado Postal B-4
Panamá 3-A República de Panamá.

AVISOS Y EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

Dirección General de Ingresos
Para Suscripciones ver a la Administración

SUSCRIPCIONES

Mínima: 6 meses. En la República: B. 18.00
En el Exterior B. 18.00
Un año en la República: B. 36.00
En el Exterior: E. 36.00**NUMERO SUELTO: B.0.25**
TODO PAGO ADELANTADOVicepresidentes: Capitán de Corbeta
E. Mitropoulos (Grecia), Capitán M.W.
Patei (India).**COMISION PERMANENTE:**Presidente: Capitán K. J. N. Wie (No-
ruega), Presidente de la Conferencia
**COMISION DE VERIFICACION DE PO-
DERES**Presidente: Barón de Gerlachy de
Gomery (Bélgica)**COMISION DE REDACCION**Presidente: Capitán E. O. Jones (Rei-
no Unido)10. La Conferencia utilizó la siguiente
documentación como base de sus de-
liberaciones:-El Reglamento Internacional para
prevenir los abordajes de 1960-Un proyecto de Acuerdo, junto con
proyectos de Reglamento y de Anexos,
que habían sido preparados en la Or-
ganización Consultiva Marítima Inter-
gubernamental y comunicados a los Go-
biernos antes de la inauguración de la
Conferencia.-Propuestas y comentarios, incluidas
enmiendas a los mencionados docu-
mentos, presentados ante la Conferen-
cia por los Gobiernos y organizacio-
nes interesados.11. Como resultado de sus delibera-
ciones, que constan en las Actas de las
sesiones plenarias y en las Actas e In-
formes de las respectivas Comisiones,
la Conferencia adoptó y abrió a la fir-
ma y adhesión:**EL CONVENIO SOBRE EL REGLA-
MIENTO INTERNACIONAL PARA PRE-
VENIR LOS ABORDAJES, 1972** al que se
adjuntan las Reglas y otros Anexos
que constituyen el Reglamento Interna-
cional para prevenir los Abordajes
(1972).El Convenio y el Reglamento figuran
en el Documento 1 de la presente Acta
final.12. La Conferencia también aprobó
Resoluciones sobre los temas siguientes:-la participación en la Asamblea con
derecho de voto por todas las Partes
Contratantes cada vez que se delibera
sobre enmiendas al Reglamento (Resolu-
ción I)-pronto depósito del instrumento de
ratificación, aprobación, aceptación o
adhesión (Resolución II) cuyos textos
se adjuntan a la presente Acta final
como Documentos 2 y 3.13. El texto de la presente Acta final,
redactado en un solo ejemplar original
en los idiomas inglés, francés, ruso y
español, junto con los textos del Conve-
nio sobre el Reglamento Internacional
para Prevenir los Abordajes (1972)
el Reglamento unido a dicho Convenio y
las Resoluciones de la Conferencia,
redactados en inglés y francés, serán
depositados en poder de la Organiza-
ción Consultiva Marítima Interguber-
namental. Se efectuarán traducciones
oficiales de los adjuntos textos del Con-
venio, Reglamento y Resoluciones en
los idiomas español y ruso que serán
depositadas junto con la presente Acta
final.14. El Secretario General de la Orga-
nización Consultiva Marítima Interguber-
namental enviará copia certificada de
la presente Acta final, y cuando han-
yan sido efectuadas, copias certifica-
das de las traducciones oficiales del
Convenio, Reglamento y Resoluciones
a cada uno de los Gobiernos invitados
a enviar representantes a esta Conferen-
cia.EN FE DE LO CUAL los infrascritos
firman la presente Acta final.
HECHO EN LONDRES el día veinte
de octubre de mil novecientos setenta
y dos.Presidente
NEUBERTH WIESecretario General de la Organización
Consultiva Marítima Intergubernamen-
tal; Secretario General Adjunto de la
Organización Consultiva Marítima In-
tergubernamental; Secretario Ejecutivo
de la Conferencia

A. JAYE LIEV

Por el Gobierno de la República
Argentina

J.N. ALVAREZ

Por el Gobierno del Commonwealth de
Australia

A. PEARSON

W.B. NICHOLSON

Por el Gobierno del Reino de Bélgica

J. van den BOSCH

Ph. de GERLACHE de GOMERY

A. DE MULDER

W. BENTEIN

Por el Gobierno de la República Fe-
derativa del Brasil

L. LINDBERG SETTE

CARL DIETRICH WERNER KEHL

ARMANDO PEREIRA TORRES
Por el Gobierno de la República Popular
de Bulgaria

A. J. NIKOLOV

V. VALTCHEV

C. CHRISTOV

Por el Gobierno del Canadá

G. W. R. GRAVES

Por el Gobierno de la República Cen-
troafricana

Por el Gobierno de la República de Chile

A. F. WALBAUM

A. GARCIA

Por el Gobierno de la República de Cuba

SALVADOR CROZCO JONES

SILVIO CALVES

Por el Gobierno del Reino de Dinamarca

FINN ABRAHAMSEN

Por el Gobierno de la República Fede-
ral de Alemania

DR. BREUER

Capt. F. SOHNKE

Por el Gobierno de la Rep. de Finlandia

AXEL ASPELIN

Por el Gobierno de la Rep. Francesa

F. PELERIN

M. JACQUER

J. F. LEVY

Por el Gobierno de la Rep. de Ghana

C. DZINORSHIE

K. ASANTE

Por el Gobierno del Reino de Grecia

A. CHRONOPOULOS

E. MITROPOULOS

I. L. PERRAKIS

T. MARATOS

Por el Gobierno de la Rep. de Islandia

PALL RAGNARSSON

Por el Gobierno de la Rep. de la India

M. S. PATEL

S. BANERJEE

R.D. KOHLI

A. K. BANSAI

Por el Gobierno de la Rep. de Indonesia

HAMIMJAR S. ATMADJAJ

TORDANA S.

ROZAIMI JATIM

C. B. TAURAN

Por el Gobierno del Imperio del Irán

ALI FATHIPOUR

F. REZAZAD

Por el Gobierno de Irlanda

Por el Gobierno de la Rep. Italiana

VITTORINO ARTEMISIO

PASQUALE GIANELLA

FRANCESCO SCARLATA

Por el Gobierno del Japón

AKIRA TAKANO

HIDEAKI SAGARA

TADASHI MANO
CENJI YOSHINAGA
Por el Gobierno de la Rep. Khmer
H. KANG
Por el Gobierno de la Rep. de Corea
CHOI KYUNG NOK
ROH JAE WON
RA YOUNG SOO
KIM SUNG EUNG
Por el Gobierno del Estado de Kuwait
A. R. MULLA HUSSEIN
Por el Gobierno de la Rep. de Liberia
ROBERT V. VAUGHN
ALISTER CROMBIE
Por el Gobierno de los Estados Unidos
Mexicanos
J. BLANCO
J. PEREZ ELIAS
Por el Gobierno del Reino de los Países
Bajos
H. SONDAAL
Por el Gobierno de Nueva Zelandia
E. G. BOYACK
ALAN C. DOYLE
Por el Gobierno de la República Fede-
ral de Nigeria
L. A. OLAYINKA
H. AGATE
Por el Reino de Noruega
MODOLV HAREIDE
E. SALVENSEN
OTTARSKJEGGESTAD
Por el Gobierno de la Rep. de Panamá
ALBERTO BISSOT JR.
Por el Gobierno de la República de Fi-
lipinas
J. FRANCISCO
Por el Gobierno de la República Popu-
lar Polaca
A. STAREWICZ
W. ERTELE
Por el Gobierno de la República Por-
tuguesa
G. CADETE
Por el Gobierno de la República Socia-
lista de Rumania
GH. BALASOIU
V. CARAMAN
Por el Gobierno de la Rep. de Sudáfrica
R. KENNY
Por el Gobierno del Estado Español
AMALIO GRAINO
L. MARTIN
ANGEL MATO
Por el Gobierno del Reino de Suecia
GORAN STEEN
Por el Gobierno del Reino de Tailandia
KONTHI SUPHAMONGKHON
M. TONTIVUTHANANTHA
Por el Gobierno de la Unión de Repú-
blica Socialistas Soviéticas
V. I. ZHARKOV
A. MOTROKHOV
B. REPKIN
E. SKUDANYKOV
Por el Gobierno del Reino Unido de
Gran Bretaña e Irlanda del Norte
A. C. MASON
E. R. HARGREAVES
GEORGE N. GLASS
N. MCGILCHRIST
JOHN McELHERAN
E. O. JONES
J. T. GIBSON
H. M. COLLIER
D. SEAMAN
Por el Gobierno de los Estados Unidos
de América
WILLIAM L. MORRISON

STUARTS BECKWITH
CARMEN J. BLONDI
SANFORDH. PIERPOINT
BRYTON S. WEISMAN
RAYMOND C. GOSSOM
ERNEST A. CLOTHIER
MICHAEL JOHN MATHESON
JAMES N. SCHENCK
WILLIAM J. FORD
Por el Gobierno de la República de Ve-
nezuela
PABLO COHEN
Por el Gobierno de la República de
Vietnam
VINH NINH
Por el Gobierno de la República del
Zaire
CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO
INTERNACIONAL PARA PREVENIR
LOS ABORDAJES, 1972
Las Partes del presente Convenio,
DESEANDO mantener un elevado ni-
vel de seguridad en la mar,
CONSCIENTES de la necesidad de
revisar y actualizar el Reglamento In-
ternacional para prevenir los abordajes
en el mar anejo al Acta final de la Con-
ferencia Internacional sobre Seguridad
de la vida humana en el mar de 1960,
HABIENDO CONSIDERADO dicho Re-
glamento a la luz de la experiencia de
que fue aprobado,
ACUERDAN:

ARTICULO I

Obligaciones generales

Las Partes del presente Convenio se
obligan a dar efectividad a las Reglas
y otros Anexos que constituyen el Re-
glamento Internacional para prevenir
los abordajes, 1972, (en adelante deno-
minado "el Reglamento") que se une a
este Convenio.

ARTICULO II

Firma, ratificación, aceptación, a-
probación y adhesión.

1. El presente Convenio quedará ab-
ierto a la firma hasta el 1o. de junio
de 1973 y posteriormente permanecerá
abierto a la adhesión.
2. Los Estados Miembros de las Na-
ciones Unidas o de cualquiera de los
organismos especializados o del Orga-
nismo Internacional de Energía Atómi-
ca, o partes del Estatuto de la Corte
Internacional de Justicia podrán con-
vertirse en Partes de este Convenio
mediante:
 - a) firma sin reserva en cuanto a la
ratificación, aceptación o aprobación;
 - b) firma a reserva de ratificación,
aceptación o aprobación, seguida de
ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) adhesión.

3. La ratificación, aceptación, apro-
bación o adhesión se efectuará depoi-
tando un instrumento a dicho efecto en
poder de la Organización Consultiva
Marítima Intergubernamental (en ade-
lante denominada la "Organización") la
cual informará a los gobiernos de los
Estados que hayan firmado el presente
Convenio, o se hayan adherido al mis-
mo, del depósito de cada instrumento y
de la fecha en que se efectuó.

ARTICULO III

Aplicación territorial

1. Las Naciones Unidas, en los ca-
sos en que sean la autoridad adminis-

tradora de un territorio, o cualquier
Parte Contratante que sea responsable
de las relaciones internacionales de un
determinado territorio podrán exten-
der en cualquier momento a dicho ter-
ritorio la aplicación de este Convenio
mediante notificación escrita al Se-
cretario General de la Organización (en
adelante denominado "el Secretario
General").

2. El presente Convenio se extenderá
al territorio mencionado en la notifi-
cación a partir de la fecha de recep-
ción de la misma o de cualquier otra
fecha especificada en la notificación.

3. Toda notificación que se haga en
conformidad con el párrafo 1 de este
Artículo podrá anularse respecto de
cualquier territorio mencionado en ella
y la extensión de este Convenio a dicho
territorio dejará de aplicarse una vez
transcurrido un año si no se especi-
fó otro plazo más largo en el momento
de notificarse la anulación.

4. El Secretario General informará
a todas las Partes Contratantes de la
notificación de cualquier extensión o
anulación complicada en virtud de es-
te Artículo.

ARTICULO IV

Entrada en vigor

1. a) El presente Convenio entrará
en vigor una vez transcurridos 12 me-
ses después de la fecha en que por lo
menos 15 Estados, cuyas flotas cons-
tituyan juntas no menos del 65 por cien-
to en número o tonelaje de la flota
mundial de buques de 100 toneladas
brutas o más, se hayan convertido en
partes del mismo, aplicándose de esos
dos límites el que se alcance primero.
b) No obstante lo dispuesto en el pá-
rrafo a) de este párrafo, el presen-
te Convenio no entrará en vigor antes
del 1o. de enero de 1976.

2. La entrada en vigor, para los Es-
tados que ratifiquen, acepten, aprue-
ben o se adhieran a este Convenio en
conformidad con el Artículo II después
de cumplirse las condiciones estipu-
ladas en el párrafo 1 a) y antes de que
el Convenio entre en vigor, será la fe-
cha de entrada en vigor del Convenio.

3. La entrada en vigor, para los Es-
tados que ratifiquen, acepten, aprueben
o se adhieran después de la fecha en
que este Convenio entre en vigor, será
en la fecha de depósito de un instru-
mento en conformidad con el Artícu-
lo II.

4. Después de la fecha de entrada en
vigor de una entrada a este Convenio
en conformidad con el párrafo 3 del
Artículo VI, toda ratificación, acepta-
ción, aprobación o adhesión se aplica-
rá al Convenio enmendado.

5. En la fecha de entrada en vigor
de este Convenio, el Reglamento susti-
tuirá y derogará al Reglamento inter-
nacional para prevenir los abordajes en
el mar de 1960.

6. El Secretario General informará
a los Gobiernos de los Estados que
hayan firmado este Convenio, o se ha-
yan adherido al mismo, de la fecha de
su entrada en vigor.

ARTICULO V

Conferencia de revisión

1. La Organización podrá convocar

una conferencia con objeto de revisar este Convenio o el Reglamento o ambos.

2. La Organización convocará una conferencia de Partes Contratantes con objeto de revisar este Convenio o el Reglamento o ambos a petición de un tercio al menos de las Partes Contratantes.

ARTICULO VI

Modificaciones del Reglamento

1. Toda enmienda al Reglamento propuesta por una Parte Contratante será considerada en la Organización a petición de dicha Parte.

2. Si es adoptada por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización, dicha enmienda será comunicada a todas las Partes Contratantes y Miembros de la Organización por lo menos seis meses antes de que la examine la Asamblea de la Organización. Toda Parte Contratante que no sea Miembro de la Organización tendrá derecho a participar en las deliberaciones cuando la enmienda sea examinada por la Asamblea.

3. Si es adoptada por una mayoría de dos tercios de los presentes y votantes en la Asamblea, la enmienda será comunicada por el Secretario General a todas las Partes Contratantes para que la acepten.

4. Dicha enmienda entrará en vigor en una fecha que determinará la Asamblea en el momento de adoptarla; a menos que en una fecha anterior, también determinada por la Asamblea en el momento de la adopción, más de un tercio de las Partes Contratantes notifiquen a la Organización que recusan tal enmienda. La determinación por la Asamblea de las fechas mencionadas en este párrafo se hará por mayoría de dos tercios de los presentes y votantes.

5. Al entrar en vigor, cualquier enmienda sustituirá y derogará, para todas las Partes Contratantes que no hayan recusado tal enmienda, la disposición anterior a que se refiere dicha enmienda.

6. El Secretario General informará a todas las Partes Contratantes y Miembros de la Organización de toda petición y comunicación que se haga en virtud de este Artículo y de la fecha de entrada en vigor de toda enmienda.

ARTICULO VII

Denuncia

1. El presente Convenio puede ser denunciado por una Parte Contratante en cualquier momento después de expirar el plazo de cinco años contados desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para esa Parte.

2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento en poder de la Organización. El Secretario General informará a todas las demás Partes Contratantes de la recepción del instrumento de denuncia y de la fecha en que fue depositado.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de ser depositado el instrumento a menos que se especifique en sí otro plazo más largo.

ARTICULO VIII

Depósito y registro

1. El presente Convenio y el Reglamento serán depositados en poder de la Organización y el Secretario General transmitirá copias certificadas auténticas del mismo a todos los Gobiernos de los Estados que hayan firmado este Convenio o se hayan adherido al mismo.

2. Cuando el presente Convenio entre en vigor, el texto será transmitido por el Secretario General a la Secretaría de las Naciones Unidas con objeto de que sea registrado y publicado en conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO IX

Idiomas

El presente Convenio queda solemnizado, junto con el Reglamento, en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos. Se efectuarán traducciones oficiales en los idiomas español y ruso que serán depositadas con el original rubricado.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos para este fin, firman el presente Convenio.*

HECHO EN LONDRES el día veinte de octubre de mil novecientos sesenta y dos.

DECLARACION INTERNACIONAL PARA PREVENIR

LOS ABORDAJES, 1972

PARTE A - 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 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 adicionales para buques dedicados a la pesca en flota.

d) En la medida de lo posible, dichas luces de situación y señales luminosas o señales de pito adicionales serán tales que no puedan confundirse con ninguna luz o señal autorizada en otro lugar del presente Reglamento.

* Se omiten las firmas.

e) La Organización podrá adoptar dispositivos de separación de tráfico a los efectos de este Reglamento.

f) Siempre que el Gobierno interesa-

do considere que un buque de construcción o misión especial, no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto en alguna 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 perjuicio a 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.

Regla 2

Responsabilidad

a) Ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de 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 tendrán en consideración todos aquellos peligros de navegación y riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales, incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesario apartarse de este Reglamento, para evitar un peligro inminente.

Regla 3

Definiciones generales

A los efectos de este Reglamento, excepto cuando se indique lo contrario:

a) La palabra "buque" designa a toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

b) La expresión "buque de propulsión mecánica" significa todo buque movido por una máquina.

c) La expresión "buque de vela" significa todo buque navegando a vela siempre que su maquinaria propulsora, caso de llevarla, no se está utilizando.

d) La expresión "buque dedicado a la pesca" significa todo buque que esté pescando con redes, líneas, aparejos de arrastre u otros artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad; esta expresión no incluye a los buques que pesquen con currión u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.

e) La palabra "hidroavión" designa a toda aeronave proyectada para maniobrar sobre las aguas.

f) La expresión "buque sin gobierno" significa todo buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

g) La expresión "buque con capacidad de maniobra restringida" significa todo buque que, debido a la naturaleza de su trabajo, tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

Se considerará que tienen restringida su capacidad de maniobra los buques siguientes:

i) buques dedicados a colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o conductos submarinos;

ii) buques dedicados a dragados, trabajos hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas;

iii) buques en navegación que están haciendo combustible o transportando carga, provisiones o personas;

iv) buques dedicados al lanzamiento o recuperación de aeronaves;

v) buques dedicados a operaciones de dragado de minas;

vi) buques dedicados a operaciones de remolque que por su naturaleza restringen fuertemente al buque remolcado y su remolque en su capacidad para apartarse de su derrota.

h) La expresión "buque restringido por su calado" significa un buque de propulsión mecánica que, por razón de su calado en relación con la profundidad disponible de agua, tiene muy restringida su capacidad de apartarse de la derrota que está siguiendo.

i) La expresión "en navegación" se aplica a un buque que no está ni fondeado, ni amarrado a tierra, ni varado.

j) Por "eslora" y "manga" se entenderá la eslora total y la manga máxima del buque.

k) Se entenderá que los buques están a la vista uno del otro únicamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro.

l) La expresión "visibilidad reducida" significa toda condición en que la visibilidad está disminuida por niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceros, tormentas de arena o cualesquiera otras causas análogas.

PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO SECCIÓN 1.- CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CUALQUIER CONDICIÓN DE VISIBILIDAD

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;

i) el estado de visibilidad;

ii) la densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase;

iii) la maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento;

iv) de noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias;

v) el estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación;

vi) el calado en relación con la profundidad disponible de agua.

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

i) las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar;

ii) toda restricción impuesta por la escota que esté siendo utilizada en el radar;

iii) el efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia;

iv) la posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes;

v) el número, situación y movimiento de los buques detectados por radar;

vi) 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.

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:

i) se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;

ii) en algunos casos, puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remol-

que o a cualquier buque a muy corta distancia.

Regla 8

Maniobras para evitar el abordaje

a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas.

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 perceptibles por otro buque que los observe visualmente o por medio del 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.

Regla 9

Canales angostos

a) Los buques que navegan a lo largo de un paso o canal angosto se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello constituya peligro.

b) Los buques de eslora inferior a 20 metros o los buques de vela no estorbarán el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.

c) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o canal angosto.

d) Los buques no deberán cruzar un paso o canal angosto si al hacerlo estorban el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d) si abriga dudas sobre la intención del buque que cruza.

e) i) en un paso o canal angosto, cuando únicamente sea posible adelantarse si el buque alcanzado maniobra para permitir el adelantamiento con seguridad, el buque que alcanza deberá indicar su intención haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) i). El buque alcanzado dará su conformidad haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) ii) y maniobrando para permitir

el adelantamiento con seguridad. Si abriga dudas podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d).

ii) Esta Regla no exime al buque que alcanza de sus obligaciones según la Regla 13.

f) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal angosto en donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse otros buques, navegarán alerta y con precaución, haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 e).

g) Siempre que las circunstancias lo permitan, los buques evitarán fondear en un canal angosto.

Regla 10

Dispositivos de separación de tráfico a) Esta Regla se aplica a los dispositivos de separación de tráfico adoptados por la Organización.

b) Los buques que utilicen un dispositivo de separación de 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 de 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 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 de tráfico adyacente.

e) Los buques que no estén cruzándola 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 de tráfico, lo harán con particular precaución.

g) Siempre que puedan, los buques evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación de tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.

h) Los buques que no utilicen un dispositivo de separación de 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 estora 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.

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

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

i) 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;

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 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 ouchillo.

Regla 13

Buque que "alcanza"

a) No obstante lo establecido en las Reglas de esta Sección, 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 se 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 franquea.

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, verá las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces de costado, y de día, observará al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.

c) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación se mantendrá apartado de la derrota del otro.

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, maniobrá, 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 buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este 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 manibre 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 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:

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;

v) 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.

bra restringida.

h) Un buque dedicado a la pesca.
 i) En la medida de lo posible, los buques dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

j) un buque sin gobierno;
 k) un buque con capacidad de maniobra restringida.

l) 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 exista las señas de la Regla 23.

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.

SECCION 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 u 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, maniobrá 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:

i) un cambio de rumbo a babor, para un buque situado a proa del través, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado;
 ii) un cambio de rumbo diestro 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 señal 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 ruantracada y en todo caso navegará con extrema precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

PARTE C-LUCES Y MARCAS

Regla 20

Ámbito de aplicación

a) Las Reglas de esta Parte deberán cumplirse en todas las condiciones meteorológicas.

b) Las Reglas relativas a las luces deberán cumplirse desde la puesta del sol hasta su salida, y durante ese intervalo no se exhibirá ninguna otra luz, con la excepción de aquellas que no puedan ser confundidas con las luces mencionadas en este Reglamento o que no perjudiquen su visibilidad o carácter distintivo, ni impidan el ejercicio de una vigilancia eficaz.

c) Las luces preceptadas por estas Reglas, en caso de llevarse, deberán exhibirse también desde la salida hasta la puesta del sol si hay visibilidad reducida y podrán exhibirse en cualquier otra circunstancia que se considere necesario.

d) Las Reglas relativas a las marcas deberán cumplirse de día.

e) Las luces y marcas mencionadas en estas Reglas cumplirán las especificaciones del Anexo I de este Reglamento.

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).

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 o más centelleos por minuto.

Regla 22

Visibilidad de las luces

Las luces preceptadas en estas Reglas deberán tener la intensidad especificada en la Sección 3 del Anexo I, 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 80 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.

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 centelleo todo horizonte.

c) Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 7 metros y cuya velocidad máxima no sea superior a 7 nudos, podrán, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, exhibir una luz blanca todo horizonte. Estos buques, si es posible, exhibirán también luces de costado.

Regla 24

Buques remolcando y empujando

a) Todo buque de propulsión mecánica cuando remolque a otro exhibirá:

- i) en vez de las luces prescritas en la Regla 23a), dos luces de tope a proa 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 sea empujado por un buque empujador 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

ca 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 la Regla 23 a), dos luces de tope a proa 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) y c) anteriores, cumplirán también con la Regla 23 a) ii).

e) Todo buque u objeto remolcado exhibirá:

i) luces de costado;

ii) una luz de alcance;

iii) una marca bióptica en el lugar más visible, cuando la longitud del remolque sea superior a 800 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) Cuando, por alguna causa justificada, no sea posible que el buque u objeto remolcado exhiba las luces prescritas en el párrafo e) anterior, se tomarán todas las medidas posibles para iluminar el buque u objeto remolcado, o para indicar al menos la presencia del buque u objeto que no exhiba las luces.

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 12 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 choque.

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 sea en navegación o fondeados, exhibirán a la vez las luces y marcas prescritas en esta Regla.

b) Los buques dedicados a la pesca de arrastre, es decir, remolcando a través del agua redes de arrastre u otros artes de pesca, exhibirán:

i) dos luces todo horizonte en línea vertical, verde la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; los buques de eslora inferior a 20 metros podrán exhibir un cesto en lugar de esta marca;

ii) una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 50 metros notificarán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerla;

iii) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.

c) Los buques dedicados a la pesca, que no sea pesca de arrastre, exhibirán:

i) dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro; los buques de eslora inferior a 20 metros podrán exhibir un cesto en lugar de esta marca;

ii) cuando el aparejo largado se extienda más de 150 metros medidos horizontalmente a partir del buque, una blanca todo horizonte o un cono con el vértice hacia arriba, en la dirección del aparejo;

iii) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.

d) Todo buque dedicado a la pesca en las inmediaciones de otros buques dedicados también a la pesca podrá exhibir las señales adicionales prescritas en el Anexo II.

e) Cuando no estén dedicados a la pesca, los buques no exhibirán las luces y marcas prescritas en esta Regla, sino únicamente las prescritas para los buques de su misma eslora.

Regla 27

Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida

a) Los buques sin gobierno exhibirán:

i) dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible;

ii) dos bolas o marcas similares en línea vertical, en el lugar más visibles;

iii) 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 dragado de minas, exhibirán:

i) 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;

ii) 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 bióptica;

iii) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en el apartado i), luces de tope, luces de costado y una luz de alcance.

iv) cuando estén fondeados, además de las luces o marcas prescritas en los apartados i) y ii), las luces o marca prescritas en la Regla 30.

c) Todo buque dedicado a una operación de remolque que le impida apartarse de su derrota exhibirá, además de las luces prescritas en el apartado b) i) y las marcas prescritas en el apartado b) ii) de esta Regla, las luces o marca prescritas en la Regla 24 a)

d) Los buques dedicados a operaciones de dragado o submarinas, que tengan su capacidad de maniobra restringida, exhibirán las luces y marcas prescritas en el párrafo b) de esta Regla y, cuando haya una obstrucción, exhibirán además:

i) dos luces rojas todo horizonte o dos bolas en línea vertical, para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción;

ii) dos luces verdes todo horizonte o dos marcas biópticas en línea vertical para indicar la banda por la que puede pasar otro buque;

iii) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, luces de tope, luces de costado y una luz de alcance;

iv) cuando los buques a los que se aplique este párrafo estén fondeados, exhibirán las luces prescritas en los apartados i) y ii) en lugar de las luces o marca prescritas en la Regla 30.

e) Cuando debido a las dimensiones del buque dedicado a operaciones de buceo resulte imposible exhibir las marcas prescritas en el párrafo c) se exhibirá una señal rígida representando la bandera "A" del Código Internacional, de altura no inferior a un metro. Se tomarán medidas para garantizar su visibilidad en todo el horizonte.

f) Los buques dedicados a operaciones de dragado de minas, además de las luces prescritas para los buques de propulsión mecánica en la Regla 23, 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, o cerca de ella, 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 1,000 metros por la popa o a menos de 500

metros por cada una de las bandas del dragaminas.

g) Las embarcaciones de menos de 7 metros de eslora no tendrán obligación de exhibir las luces prescritas en esta Regla.

h) Las señales prescritas en esta Regla no son las señales de buques en peligro que necesitan ayuda. Dichas señales se encuentran en el Anexo IV de este Reglamento.

Regla 23

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 24

Embarcaciones de práctico

a) Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:

i) en la parte superior del palo de más de proa, 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, luces o marca de fondeo.

b) Cuando no esté en servicio de practicaje, la embarcación del práctico exhibirá las luces y 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:

i) en la parte de proa, una luz blanca todo horizonte o una bola;

ii) en la popa, o cerca de ella, y a 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).

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) o b), un buque varado exhibirá, en el lugar más visible:

i) dos luces rojas todo horizonte en línea vertical;

ii) tres bolas en línea vertical.

e) Las embarcaciones de menos de 7 metros de eslora cuando estén fondeadas o varadas dentro o cerca de un lugar que no sea un paso a canal angosto, fondeadero o zona de navegación frecuente, no tendrán obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los párrafos a), b) o d).

Regla 31

Hydroaviones

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 esas Reglas.

PARTE D-SEÑALES ACUSTICAS 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 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 reglamentarias.

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 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 a-

trás";

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 L.

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) i), 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) i) 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 en donde, por estar obstruida la 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 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 apartados a) o b) de esta Regla.

d) 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 remolcado.

e) 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 apartados a) o b).

f) 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 estora 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.

g) Un buque varado emitirá la señal de campana y en caso necesario la de gong prescrita en el párrafo f), 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 anorriada.

h) Un buque de estora inferior a 12 metros no tendrá obligación de emitir las señales antes mencionadas pero, si no las hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de 2 minutos.

i) Una embarcación de práctico, cuando esté en servicio de práctica, podrá emitir, además de las señales prescritas en los párrafos a), b) o f), 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 señales autorizadas en cualquiera otra de estas Reglas, o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros

buques.

Regla 37 Señales de peligro

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

PARTE E- EXENCIONES

Regla 38

Exenciones

Siempre que cumplan con los requisitos del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, en el mar, 1960, los buques (o categorías de buques) cuya quilla haya sido puesta, o se encuentre en una fase análoga de construcción, antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, quedarán exentos del cumplimiento de éste, en las siguientes condiciones:

a) La instalación de luces con los alcances prescritos en la Regla 22; hasta cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

b) La instalación de luces con las especificaciones sobre colores prescritas en la Sección 7 del Anexo I; hasta cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

c) El cambio de emplazamiento de las luces como consecuencia de la conversión de las medidas del sistema imperial al métrico, y de redondear las medidas; exención permanente.

d) i) El cambio de emplazamiento de las luces de tope en los buques de estora inferior a 150 metros, como consecuencia de las especificaciones de la Sección 3 a) del Anexo I; exención permanente.

ii) El cambio de emplazamiento de las luces de tope en los buques de estora igual o superior a 150 metros, como consecuencia de las especificaciones de la Sección 3 a) del Anexo I; hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

e) El cambio de emplazamiento de las luces de tope como consecuencia de las especificaciones de la Sección 2 b) del Anexo I; hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

f) El cambio de emplazamiento de las luces de costado como consecuencia de las especificaciones de las Secciones 2 g) y 3 b) del Anexo I; hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

g) Las especificaciones de las señales acústicas prescritas en el Anexo III; hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

ANEXO I POSICIÓN Y CARACTERÍSTICAS TECNICAS DE LAS LUCES Y MARCAS

1. Definición.

La expresión "altura por encima del casco" significa la altura sobre la cubierta corrida más elevada.

2. Posición y separación vertical de las luces

a) En los buques de propulsión mecánica de estora igual o superior a 20 metros, las luces de tope deberán ir colocadas de la siguiente forma:

i) La luz de tope de proa, o la luz de tope si sólo lleva una, estará situada a una altura no inferior a 6 metros por encima del casco, pero si la manga del buque es superior a 6 metros, la luz irá colocada a una altura sobre el casco no inferior a la manga; sin embargo, no es necesario que dicha luz vaya colocada a una altura sobre el casco superior a 12 metros;

ii) Cuando se lleven dos luces de tope, la de popa deberá estar por lo menos a 4,50 metros por encima de la de proa.

b) La separación vertical de las luces de tope de los buques de propulsión mecánica deberá ser tal que, en todas las condiciones normales de asiento, la luz de popa sea visible por encima y separada de la luz de proa, cuando se las observe desde el nivel del mar y a una distancia de 1,000 metros a partir de la roda.

c) En un buque de propulsión mecánica de estora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 20 metros, la luz de tope deberá estar colocada a una altura sobre la regala no inferior a 2,50 metros.

d) Un buque de propulsión mecánica de menos de 12 metros de estora, podrá llevar su luz más elevada a una altura inferior a 2,5 metros sobre la regala. Pero si se lleva una luz de tope, además de luces de costado y luz de estanca, dicha luz de tope deberá estar por lo menos a 1 metro por encima de las luces de costado.

e) Una de las dos o tres luces de tope prescritas para los buques de propulsión mecánica dedicados a remolcar o empujar a otros buques, irá colocada en la misma posición que la luz de tope de proa de un buque de propulsión mecánica.

f) En toda circunstancia, la luz o luces de tope irán colocadas de forma que queden claras y por encima de las restantes luces y obstrucciones.

g) Las luces de costado de los buques de propulsión mecánica irán colocadas a una altura por encima del casco, no superior a las tres cuartas partes de la altura de la luz de tope de proa. No deberán estar tan bajas que se interfieran con las luces de cubierta.

h) Si las luces de costado van en un solo farol combinado, cuando tiene un buque de propulsión mecánica de estora inferior a 20 metros, irá colocada a una distancia no inferior a 1 metro por de-

bajo de la luz de tope.

i) Cuando las Reglas prescriban dos o tres luces colocadas según una línea vertical, irán separadas de la siguiente forma:

i) en buques de estora igual o superior a 20 metros, las luces irán colocadas con una separación no inferior a 2 metros, estando la más baja de dichas luces a no menos de 4 metros por encima del casco salvo cuando se exija una luz de remolque;

ii) en los buques de estora inferior a 20 metros, las luces irán colocadas con una separación no inferior a 1 metro estando la más baja de dichas luces a no menos de 2 metros por encima de la regala, salvo cuando se exija una luz de remolque;

iii) Cuando se eleven tres luces, irán separadas a distancias iguales.

d) La más baja de las dos luces todo horizonte prescritas para un buque de pesca dedicado a la pesca, estará colocada a una altura por encima de las luces de costado no inferior al doble de la distancia que exista entre las dos luces verticales.

k) Si se eleven dos luces de fondo, la de proa no irá a menos de 4,50 metros por encima de la de popa. En los buques de estora superior a 50 metros, la luz de fondo de proa no estará a menos de 6 metros por encima del casco.

3. Posición y separación horizontal de las luces.

a) Cuando se prescriban dos luces de tope para un buque de propulsión mecánica, la distancia horizontal entre ellas, no será menor que la mitad de la eslora del buque, pero no será necesario que exceda de 100 metros. La luz de proa estará colocada a una distancia de la roda del buque, no superior a la cuarta parte de su eslora.

b) En los buques de estora igual o superior a 20 metros, las luces de costado no se instalarán por delante de la luz del tope de proa. Estarán situadas en el costado del buque o cerca de él.

4. Detalles sobre emplazamiento de las luces indicadoras de dirección en buques dedicados a operaciones de pesca, dragado o submarinas.

a) La luz indicadora de la dirección del aparejo largado desde un buque dedicado a operaciones de pesca, tal como prescribe la Regla 25 c) ii), estará situada a una distancia horizontal de 2 metros como máximo y 6 metros como mínimo de las dos luces roja y blanca todo horizonte. Dicha luz no estará colocada más alta que la luz blanca todo horizonte prescrita en la Regla 26 c) i) ni más baja que las luces de costado.

b) Las luces y marcas que deben exhibir los buques dedicados a operaciones de dragado o submarinas para indicar la banda obstruida y/o la banda por la que se puede pasar con seguridad, tal como se prescriben en la Regla 27 d) i) y ii), irán colocadas a la máxima distancia horizontal que sea posible, pero en ningún caso a menos de 2 metros de las luces o marcas prescritas en la Regla 27 b) i) y ii). En ningún caso la más alta de dichas luces o marcas estará situada a mayor altura que la más baja de las tres luces o

marcas prescritas en la citada Regla 27 b) i) y ii).

5. Pantallas para las luces de costado
Las luces de costado deberán ir dotadas, por la parte de crujía, de pantallas pintadas de negro mate y que satisfagan los requisitos de la Sección 9 del presente Anexo. Cuando las luces de costado van en un farol combinado y utilizan un filamento vertical único con una división muy fina entre las secciones verde y roja, no es necesario instalar pantallas exteriores.

6. Marcas
a) Las marcas serán negras y de la siguientes dimensiones:

i) La bola tendrá un diámetro no inferior a 0,6 metro;

ii) el cono tendrá un diámetro de base no inferior a 0,6 metro y una altura igual a su diámetro;

iii) el cilindro tendrá un diámetro mínimo de 0,6 metro y una altura igual al doble de su diámetro;

iv) la marca bicóncava estará formada por dos conos, como los definidos en el apartado ii) anterior, unidos por su base.

b) La distancia vertical mínima entre marcas será de 1,5 metro.

c) En buques de estora inferior a 20 metros se podrán utilizar marcas de dimensiones más pequeñas, pero que estén en proporción con el tamaño del buque, pudiéndose reducir, también en proporción, la distancia que las separa.

7. Especificaciones de color para las luces

La cromaticidad de todas las luces de navegación deberá adaptarse a las normas siguientes, las cuales quedan dentro de los límites del área del diagrama especificado para cada color por la Comisión Internacional del Alumbrao (CIE).

Los límites del área para cada color vienen dados por las coordenadas de los vértices, que son las siguientes:

i) Blanco						
x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382
ii) Verde						
x	0,028	0,009	0,300	0,203		
y	0,338	0,723	0,511	0,366		
iii) Rojo						
x	0,680	0,660	0,735	0,721		
y	0,320	0,320	0,266	0,259		
iv) Amarillo						
x	0,612	0,618	0,575	0,575		
y	0,382	0,382	0,423	0,406		

8. Intensidad de las luces

a) La intensidad luminosa mínima de las luces se calculará utilizando la fórmula:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^D$$

siendo I la intensidad luminosa expresada en candelas

bajo condiciones de servicio
T = factor de umbral 2×10^{-7} lux
D = alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas
K = transmisividad atmosférica.
para las luces prescritas, el valor K será igual a 0,3, que corresponde a una visibilidad meteorológica de unas 13

millas náuticas.

b) En la tabla siguiente se dan varios valores derivados de la fórmula:

Alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas

D	I
1	0,3
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94

NOTA: Se debe limitar la intensidad luminosa máxima de las luces de navegación para evitar deslumbramientos.

9. Sectores prescritos.

a) i) Las luces de costado instaladas a bordo deberán tener las intensidades mínimas requeridas en la dirección de la proa. Dichas intensidades deberán disminuir hasta quedar prácticamente anuladas entre 1 grado y 3 grados por fuera de los sectores prescritos.

ii) Para las luces de alcance y las de tope y, a 22,5 grados a popa del través, las de costado, se mantendrán las intensidades mínimas requeridas en un arco de horizonte de hasta 5 grados dentro de los límites de los sectores prescritos en la Regla 21. A partir de 5 grados, dentro de los sectores prescritos, la intensidad podrá decrecer en un 50 por ciento hasta los límites señalados; a continuación deberá decrecer de forma continua hasta quedar prácticamente anulada a no más de 5 grados por fuera de los límites prescritos.

b) Las luces todo horizonte, excepto las luces de fondo, que no precisen ir colocadas a gran altura sobre cubierta, estarán situadas de manera que no queden obstruidas por palos, masteleros o estructuras en sectores angulares superiores a 6 grados.

10. Sectores verticales

a) En los sectores verticales de las luces eléctricas, a excepción de las

luces instaladas en buques de vela, deberá garantizarse que:

i) se mantiene por lo menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde 5 grados por encima de la horizontal hasta 5 grados por debajo de ella;

ii) se mantiene por lo menos el 60 por ciento de la intensidad mínima prescrita desde 7,5 grados por encima de la horizontal hasta 7,5 grados por debajo de ella.

b) En el caso de los buques de vela, en los sectores verticales de las luces eléctricas deberá garantizarse que:

1) se mantiene por lo menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde 5 grados por encima de la horizontal hasta 5 grados por debajo de ella;

h) se mantiene por lo menos el 50 por ciento de la intensidad mínima prescrita desde 25 grados por encima de la horizontal hasta 25 grados por debajo de ella.

c) Cuando las luces no sean eléctricas, deberán cumplirse estas especificaciones lo más aproximadamente posible.

11. Intensidad de las luces no eléctricas.

En lo posible, las luces no eléctricas deberán satisfacer las intensidades mínimas especificadas en la Tabla de la Sección 8.

12. Luz de maniobra

No obstante lo dispuesto en el párrafo 2º) de este Anexo, la luz de maniobra descrita por la Regla 34 b) irá colocada en el mismo plano longitudinal que la luz o luces de tope y, siempre que sea posible, a una distancia vertical mínima de 2 metros por encima de la luz de tope de proa, a condición de que vaya a una altura de no menos de 2 metros por encima o por debajo de la luz de tope de popa. En los buques que sólo lleven una luz de tope, la luz de maniobra, si existe, irá colocada en el sitio más visible, separada no menos de 2 metros en sentido vertical de la luz de tope.

13. Aprobación

La construcción de faros y marcas, así como la instalación de los faros a bordo del buque, deberán realizarse a satisfacción de la autoridad competente del Estado en que esté matriculado el buque.

ANEXO II

SEÑALES ADICIONALES PARA BUQUES DE PESCA QUE SE ENCUENTREN MUY CERCA UNOS DE OTROS I. Generalidades

Las luces aquí mencionadas, que se exhiben en cumplimiento de la Regla 26 d), deberán colocarse en donde sean más fácilmente visibles. Deberán ir con un mínimo de separación de 0,90 metro, pero a un nivel más bajo que las luces prescritas en la Regla 26 b) 1) y c) 1). Las luces deberán ser visibles en todo el horizonte a una distancia mínima de una milla, si bien tendrán un alcance inferior al de las luces prescritas por estas Reglas para buques de pesca;

2. Señales para pesca de arrastre

a) Los buques dedicados a la pesca de arrastre, utilizando aparejo de fondo o pelágico, podrán exhibir:

i) al calar sus redes;
dos luces blancas en línea vertical;

ii) al cobrar sus redes;
una luz blanca sobre una luz roja en línea vertical;

iii) cuando la red se ha enganchado en una obstrucción;

dos luces rojas en línea vertical.

b) Todo buque dedicado a la pesca de arrastre en pareja podrá exhibir:

i) de noche, un proyector encendido a proa en la dirección del otro buque

que forma la pareja;

ii) los buques dedicados a la pesca de arrastre en pareja, al calar o cobrar sus redes, o cuando sus redes se hayan enganchado en una obstrucción, podrán exhibir las luces prescritas en el apartado 2 a) anterior.

3. Señales para pesca con artes de cerco con jareta

Los buques dedicados a la pesca con artes de cerco con jareta, podrán mostrar dos luces amarillas en línea vertical. Estas luces emitirán destellos alternativamente, cada segundo, con idéntica duración de encendido y apagado. Únicamente se podrán exhibir estas luces cuando el buque esté obstaculizado por su aparejo de pesca.

ANEXO III

DETALLES TÉCNICOS DE LOS APARATOS DE SEÑALES ACÚSTICAS

1. Pitos

a) Frecuencia y alcance audible
La frecuencia fundamental de la señal deberá estar comprendida dentro de la gama de 70 a 700 Hz.

El alcance audible de la señal de un pito estará determinado por aquellas frecuencias en las que puedan incluirse la frecuencia fundamental y/o uno o más frecuencias armónicas más elevadas que queden dentro de la gama de 180 a 700 Hz (+1 por ciento) y que proporcionen los niveles de presión sonora especificados en el párrafo 1 c).

b) Límites de las frecuencias fundamentales

Con objeto de asegurar una amplia variedad de características de los pitos, la frecuencia fundamental de un pito deberá estar localizada entre los límites siguientes:

i) 70 a 200 Hz para buques de eslora igual o superior a 200 metros;

ii) 180 a 350 Hz para buques de eslora igual o superior a 75 metros, pero inferior a 200 metros.

iii) 250 a 700 Hz para buques de eslora inferior a 75 metros.

c) Intensidad de la señal acústica y alcance audible

Todo pito instalado en un buque deberá proporcionar, en la dirección de máxima intensidad de la pitada y a la distancia de 1 metro del pito, un nivel de presión sonora no inferior al valor correspondiente de la tabla siguiente, en una banda por lo menos de 1/3 de octava dentro de la gama de frecuencias de 180 a 700 Hz (+ 1 por ciento).

Eslora del buque en metros	Nivel de la banda de 1/3 de octava a 1 metro de dB referido a $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Alcance audible en millas náuticas
200 ó más	143	2
más de 74 y menos de 200	138	1,5
más de 20 y menos de 75	130	1
menos de 20	120	0,5

El alcance audible dado en la tabla anterior es de carácter informativo y corresponde, aproximadamente, a la distancia a que se puede oír un pitosobre su eje delantero con probabilidad del 90 por ciento, en condiciones de aire en calma, a bordo de un buque

cuyo nivel de ruido de fondo sea normal en los puestos de escucha (considerando nivel normal de 68 dB en la banda de la octava centrada en 250 Hz y de 63 dB en la banda de la octava centrada en 500 Hz).

La distancia a que se puede oír un pito varía muchísimo en la práctica y depende en definitiva de las condiciones atmosféricas; los valores dados se pueden considerar válidos, pero en condiciones de fuerte viento o de elevado nivel de ruido ambiente en los puestos de escucha, es posible que se reduzca mucho dicho alcance.

d) Propiedades direccionales.

El nivel de presión sonora de un pito direccional no debe ser más de 4 dB por debajo del nivel de presión sonora en el eje en cualquier dirección del plano horizontal comprendida dentro de ± 45 grados a partir del eje. El nivel de presión sonora en cualquier otra dirección del plano horizontal no debe ser más de 10 dB por debajo del nivel de presión sonora en el eje, a fin de que el alcance en cualquier dirección sea por lo menos la mitad del correspondiente al eje delantero. El nivel de presión sonora se medirá en la banda del tercio de octava que determina el alcance audible.

e) Posición de los pitos

Cuando se vaya a utilizar un pito direccional como único silbato de un buque, deberá instalarse con su intensidad máxima dirigida hacia proa.

Los pitos deberán colocarse en la posición más alta posible del buque, con objeto de reducir la interceptación del sonido emitido por la existencia de obstáculos y también para minimizar el riesgo de dañar el oído del personal. El nivel de presión sonora de las propias señales del buque en los puestos de escucha no deberá ser superior a 110 dB (A) ni exceder, en la medida de lo posible, de 100 dB (A).

f) Instalación de más de un pito
Si en un buque se instalan pitos con separación entre ellos de más de 100 metros, se tomarán las disposiciones necesarias para que no suenen simultáneamente.

g) Sistema de pitos combinados

Si, debido a la presencia de obstáculos, hay riesgo de que el campo acústico de un pito único o de alguno de los mencionados en el apartado f) anterior, comprenda una zona de nivel de señal considerablemente reducido.

se recomienda instalar un sistema de pitos combinados a fin de subsanar tal reducción. Para los efectos de estas Reglas se considerará a todo sistema de pitos combinados como un pito único. Los pitos de un sistema combinado estarán separados por una distancia

no superior a 100 metros y dispuestos de manera que suenen simultáneamente. La frecuencia de cada pito habrá de diferir en 10 Hz por lo menos de las correspondientes a los demás.

2. Campana o gong

a) Intensidad de la señal

Las campanas o los gongs u otros aparatos que tengan características sonoras semejantes, deberán producir un nivel de presión sonora no inferior a 110 dB a la distancia de 1 metro.

b) Construcción

Las campanas y los gongs estarán fabricados con material resistente a la corrosión y proyectados para que suenen con tono claro. La boca de la campana deberá tener no menos de 300 milímetros de diámetro para los buques de eslora superior a 20 metros y no menos de 200 milímetros para los buques de eslora comprendida entre 12 y 20 metros. Cuando sea posible, se recomendará utilizar un badajo accionado mecánicamente para asegurar una fuerza constante, si bien deberá ser también posible el accionamiento manual. La masa del badajo no será inferior al 3 por ciento de la masa de la campana.

3. Aprobación

La construcción de aparatos de señales acústicas, su funcionamiento y su instalación a bordo del buque, deberán realizarse a satisfacción de la autoridad competente del Estado en que esté matriculado el buque.

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 consistente en el grupo " SOS" del Código Morse;

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 cuadrada que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;

h) Llamadas 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, subiéndolo y bajando los brazos extendidos lateralmente;

l) La señal de alarma radiotelegráfica;

m) La señal de alarma radiotelefónica;

n) Señales transmitidas por radiotelefonía de localización de siniestros.

2. Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera 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 faja de color naranja con un cuadro negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);

b) Una marca colorante del agua.

DOCUMENTO 2

RESOLUCION I

LA CONFERENCIA

CONSIDERANDO necesario que todas las Partes Contratantes del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972 participen en las deliberaciones que tengan por objeto modificar dicho convenio;

CONSIDERANDO en particular muy necesario que las Partes Contratantes que no sean Miembros de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental participen en tales deliberaciones cuando sea la Asamblea de la Organización la que se encargue de examinar las enmiendas;

CONSIDERANDO que la Organización puede disponer que participen en las mencionadas deliberaciones los Estados que no sean Miembros;

RESUELVE recomendar que la Asamblea de la Organización prevea la participación en sus deliberaciones, con derecho a voto, de todas las Partes Contratantes del Convenio, aunque no sean Miembros de la Organización, cada vez que la Asamblea examine asuntos relacionados con la modificación del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972.

DOCUMENTO 3

RESOLUCION II

LA CONFERENCIA

CONSIDERANDO la necesidad de una pronta entrada en vigor del Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972;

RESUELVE que los Estados sus proyecten convertirse en Partes del Convenio;

1) Depositen sus respectivos instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación y adhesión en fecha lo más temprana posible;

2) Tenga a bien indicar al Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, no más tarde del 31 de diciembre de 1973, el plazo en que esperan poder depositar dichos instrumentos, si no los han depositado antes de esa fecha.

LISTA DE ASISTENTES A LA

CONFERENCIA

El Gobierno de la República Argentina.
Comandante J.A. Alvarez
Inte de Navío R.S. Sanvillán
Sr. J.A. Texier
Sr. A.P. Majas
El Gobierno del Commonwealth de Australia

Capitán A. Pearson
Capitán W.D. Nicholson
El Gobierno del Reino de Bélgica
Su Excelencia el Barón J. van den Bosch

Baron de Gerlache de Gomery
Sr. W. Benkin
Sr. A.J. de Mulder
Sr. A. Leonard
Sr. P.F. Campion
El Gobierno de la República Federativa del Brasil
Sr. L.P. Lindenberg Sette
Capitán de Fragata C.D.W. Kehl
Sr. O.A. Maia
Sr. C.M. Garcia
Capitán de Fragata A.P. Torres
El Gobierno de la República Popular de Bulgaria

Capitán A.J. Nikolov
Sr. C.D. Christov
Capitán V.E. Valtchev
Sr. L.D. Iovchev
El Gobierno del Canadá
Capitán G.W.R. Graves
Capitán W.S.G. Morrison
Sr. L.H. J. Legault
Sra. M. Temple
Capitán C. Bodensieck
Capitán T.H. Brooks
Capitán F.S. Collins
Sr. B.M. Mawhinney
Capitán E.W. Meadows
Sr. F.R. Spindler
El Gobierno de la República Centroafricana

Sr. G. Leumadet
Sr. D. Ouapou
El Gobierno de la República de Chile
Comandante A.F. Walbaum
Capitán de Fragata A. Garcia
El Gobierno de la República de Cuba
Sr. S. Orozco Jones
Capitán S. Calves Cancio
Capitán J.C. Garcia de la Rúa
El Gobierno del Reino de Dinamarca
Sr. T. Madsen
Sr. J. Bredholt
Sr. Finn Abrahamsen
Capitán T. Dilling
Capitán K.W. Linnermann
Sr. T. Holmstrom
Capitán E. Udby-Hansen
Capitán S.T. Thrane
El Gobierno de la República Federal de Alemania

Dr. G.O.E. Breuer
Capitán F.P. Schönke
Dr. L.P. Joers
Capitán P. Hubschmann
Capitán W. Helmers
Professor Dr. W. Kallenbach
Sr. E. Mueck
Dr. H. Wenter
El Gobierno de la República de Finlandia

Capitán A. W. R. Aspelin
Sr. U. Turunen
Sr. T. U. L. Burmeister

Capitán I. Fraieriksson
Srita. P. I. Wilén
Capitán A.A. Tonbom
Capitán S.E. Nyfurd
El Gobierno de la República Francesa
Sr. J. Denoyette
Sr. F. Pélerin
Sr. M. Jacquier
Sr. P. Hugon
Sr. J.F. Lévy

- Sr. J. E. Traizet
Sr. G. Marine
Sr. R. Y. Thilou
- El Gobierno de la República de Ghana
Capitán C.K. T. Dziworshie
Sr. K. D. Asante
- El Gobierno del Reino de Grecia
Contralmirante G. Mitrakos
Capitán J. Papageorgiou
Capitán A. Chronopoulos
Teniente de Navío E. Mitropoulos
Capitán G. Tsaganas
Sr. I. Perrakis
Capitán T. E. J. Maratos
Hong Kong
Sr. J. Mayor
- El Gobierno de la República de Islandia
Sr. R.P. Ragnarsson
- El Gobierno de la República de la India
Capitán M.S. Patel
Sr. S. Banerjee
Capitán R.D. Kohli
Capitán A.K. Bansal
- El Gobierno de la República de Indonesia
Capitán H. S. Atmadja
Capitán S. Tardana
Capitán R. Jatin
Capitán A. Hariyadi
Sr. C.B. Tauran
Sr. A. Hardiyuni
- El Gobierno del Imperio del Irán
Sr. P. Saifari
Sr. A. Fathipour
Sr. F. Rezaad
Sr. M. Forootan
- El Gobierno de la República del Irak
Sra. J.S.S. Faris
- El Gobierno de Irlanda
Su Excelencia Dr. D.O. Sullivan
Sr. C.V. Whelan
Sr. S.O. Sullivan
- El Gobierno de la República Italiana
Sr. V. Artemisio
Sr. L. Marini
Sr. P. Gianella
Sr. F. Scariata
Sr. A. Le Casaria
- El Gobierno del Japón
Sr. S. Takahashi
Sr. A. Takano
Sr. T. Shibata
Sr. H. Sagara
Sr. T. Miano
Sr. F. Yagawa
Sr. I. Mori
Sr. M. Sanada
Capitán G. Yoshinaga
Sr. T. Konada
Capitán T. Keneko
Sr. T. Hirai
Sr. Y. Nakajima
- El Gobierno de la República Kmer
Sr. Un Han Kang
Sr. So Yandara
- El Gobierno de la República de Corea
Su Excelencia Sr. Kyung Nok Choi
Sr. Jae Won Roh
Sr. Young Soo Pa
Sr. Sung Eung Kim
- El Gobierno del Estado de Kuwait
Sr. A.M. Hussein
Capitán A. J. King
Capitán N. Naskib
- El Gobierno de la República Libanesa
Sr. E. Bedran
- El Gobierno de la República de Liberia
El Hon. Sr. Fulton W. Yazoy
Sr. R.V. Vaughn
- Capitán W. Vatkenier
Sr. F.T. Lininger
Capitán Alistair Crombie
Sr. H.N. Conway, Jr.
- El Gobierno de la República Árabe Li-
bia
Dr. M.M. Nouri
Sr. M.A.J. El-Massri
- El Gobierno de los Estados Unidos
Mexicanos
Contralmirante J. Blanco Peyrefitte
Capitán de Fragata F.J. Pérez Eillas
Sra. S. Fuente-Berain
- El Gobierno del Reino de los Países
Bajos
Sr. J.F. van Doorn
Sr. H.F.M. Bertels
Sr. J. Herings
Sr. J.N.F. Lamayer
Sr. J.N.F. Lamayer
Sr. C. van Aken
Sr. H.H. M. Sondaaf
Sr. F. Paeké
Sr. B.F. Mees
Sr. J.H. Mackay
Sr. K. Hoeksstra
- El Gobierno de Nueva Zelandia
Capitán E. G. Boyack
Sr. A.C. Doyle
- El Gobierno de la República Federal
de Nigeria
Capitán L.A. Olayinka
Capitán de Fragata H. Abdu'lahi
Capitán I.Y.O. Jonah
Sr. J.K. Adeyinka
Capitán H.A. Agate
- El Gobierno del Reino de Noruega
Capitán K.J.N. Wie
Sr. M. Hareide
Sr. E.J. Salvesen
Sr. O. Skeggstad
Sr. J.F. Roald
Sr. T. Torvik
Sr. O. Johnsen
- Capitán G. Carlsen
Capitán I.J. Stangeland
Sr. T. Stuland
Sr. B.H. Duborgh
Capitán R. Gransand
Sr. T. Stollenberg
Sr. H.E. Olsen
- El Gobierno del Pakistán
Capitán de Fragata R.A. Husain
- El Gobierno de la República de Panamá
Su Excelencia Dr. A. Bisset Jr.
- El Gobierno de la República de Filipinas
Capitán de Fragata J. Francisco
Sr. J. Ona
- El Gobierno de la República Popular
Polaca
Su Excelencia Sr. A. Starzewicz
Sr. W. Ertel
Sr. S. Geryszewski
Capitán Z. Rybianski
Capitán L. Górecki
- El Gobierno de la República Portuguesa
Sr. B.F. Rodriguez-Cadete
Sr. J.J. Sa E Melo Cristiano
- El Gobierno de la República Socialista
de Rumania
Sr. G. Balasoiu
Sr. V. Caraman
- El Gobierno de la República de Sudáfrica
Capitán R. Kenny
- El Gobierno del Estado Español
Sr. D.A. Graño
Sr. D.A. Mato
- Sr. D.L. Martín-Roca
Sr. D.A. de Oyarzábal
- El Gobierno del Reino de Suecia
Sr. G. Steen
Capitán P. Simonsson
Capitán B. Ahlund
Capitán D. Forsblad
Capitán K. Fude
Capitán G. Ahrne
- El Gobierno de la Confederación Suiza
Sr. F. Nordmann
- Sr. H. Serex
- El Gobierno del Reino de Tailandia
Su Excelencia Sr. K. Suphamongkhon
Sr. M. Tontivuthanatha
Sr. S. Poshyananda
- El Gobierno de la Unión de Repúblicas
Socialistas Soviéticas
Capitán V. Zharkov
Contralmirante A. Motokhov
Capitán E. Skudnykov
Capitán A. Yaskovich
Sr. N.I. Glukhov
Capitán L. Kovchegov
Sr. V. Peresyokhin
Capitán B. Repkin
Dr. V. Otkchegolev
- El Gobierno del Reino Unido de Gran
Bretaña e Irlanda del Norte
El Hon. Sr. M. Heseltine
Capitán A. C. Manson
Capitán R. Hargreaves
Sr. W.J. Madigan
Sr. D.W. Hills
Capitán J. Hampton
Capitán W. V. Lusted
Sr. G. Thompson
Sr. J. McEitharan
Sr. R.C.H. Genochio
Capitán G.N. Glass
Capitán C.G. Sadler
Sr. D.A. Campbell
Sr. M.R. Eaton
Sr. N. R.V. Stephens
Sr. N. McGilchrist
Capitán J.T. Gibson
Capitán H.M. Collier
Capitán C.W. B. Mitchell
Capitán R. Maybourn
Sr. F.A. Everard
Sr. J.A. Taylor
Capitán A.S. Dickson
Capitán E.O. Jones
Sr. F.C. Murphy
Sr. F.B. Hayman
Sr. D. Seaman
Sr. W.L. S. Harrison
- Almirante Levers
- El Gobierno de los Estados Unidos de
América
Contralmirante W.L. Morrison
Capitán S.S. Beckwith
Capitán de Fragata C.J. Blondin
Capitán A.T. Church
Sr. E.A. Clohier
Sr. W.J. Ford
Capitán R.C. Gossom
Teniente de Navío L. Lomer
Sr. M.J. Matheson
Sr. G. Paulsen
Capitán de Fragata S.H. Pierpoint
Capitán W. L. Rich Jr.
Capitán de Fragata B. S. Weisman
Capitán de Fragata J. N. Schenck
- El Gobierno de la República de Vene-
zuela
Contralmirante P. Cohen
Capitán G. Nout

El Gobierno de la República de Viet Nam
 Sr. Vinh Ninh
 El Gobierno de la República del Zaire
 Sr. K.-D. Kudjiru
 Sr. N. Isankinya-Ilonkele
 Naciones Unidas
 Comisión Económica para Europa (CEPE)
 Sr. A. Adossides
 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
 Sr. F.W. Thesen
 Asociación Internacional de Faros y Balizas (IALA)
 Capitán R.M. Mayo
 Sr. J.G. Baudelaire
 Sr. L.G. Reynolds
 Dr. B.H. Crawford
 Sr. A.J. Newport
 Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CISOL)
 Sr. A.G. Selander
 Sr. B.M. Epstein
 Cámara Naviera Internacional (ICS)
 Contralmirante P.W.W. Graham
 Capitán B. Bayham
 Sr. D. Deacon
 Sr. D.L. Young
 Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IIMPA)
 Capitán A. de Vries
 Capitán C.A. Rhodes
 Sr. E. Eden
 Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación (PIPCN)
 Sr. A. G. Fairley
 SECRETARIA DE LA CONFERENCIA

Secretario General Sr. Colin Goad
 Secretario General Adjunto Sr. J. Oufguiner
 Secretario Ejecutivo Capitán A. Savaliev
 Suplente del Secretario Ejecutivo Capitán Z.N. Sdougos
 Jefe de los Servicios Jurídicos Sr. T.A. Mensah
 Secretario de Comisión Sr. T.S. Busha
 Secretario de Comisión Sr. L. Goff
 Secretario de Comisión Sr. W. de Goede
 Secretario de Comisión Sr. W. Siqueira
 Jefe de los Servicios de Conferencias Sr. H. Mallet
 Oficina de Prensa e Información Sra. A. Meldrum
 Oficina de Conferencias Srta. R. Cadet
 Oficina de Documentación Srta. R. Heard
 ARTICULO 2: Esta Ley comenzará a regir a partir de su promulgación COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.
 Dado en la ciudad de Panamá a los nueve días del mes de noviembre de mil novecientos setenta y ocho (1978)
 Lodo, V. CORRALES NUÑEZ
 Presidente de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos

CARLOS CALZADILLA G.
 Secretario General de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos

Firma por el Presidente,

H.R. HARMODIO ESTRIBI
 Vicepresidente de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos por la Provincia de Panamá

El suscrito, Secretario General de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos, HACE CONSTAR, que en vista de que el Presidente Titular H. R. Víctor Corrales Nuñez, se negó reiteradamente a firmar el Convenio que fue aprobado en la fecha arriba establecida, lo hizo en su lugar el Vicepresidente, H.R. Harmodio Estribi.

CARLOS CALZADILLA G.
 Secretario General de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos.

REPUBLICA DE PANAMA.- ORGANO EJECUTIVO NACIONAL. PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA.- PANAMA
 9 de agosto de 1979.

ARISTIDES ROYO
 Presidente de la República

El Ministro de Hacienda y Tesoro,
 RICARDO PEREZ BALLADARES

RESOLUCION DE GABINETE

ACUERDARSE LA CELEBRACION DE UN CONTRATO Y SE DICTAN OTRAS MEDIDAS

RESOLUCION No. 49
 (De 10. de Julio de 1981)

"POR LA CUAL SE ACUERDA LA CELEBRACION DE UN CONTRATO Y SE DICTAN OTRAS MEDIDAS".

EL CONSEJO DE GABINETE
 RESUELVE:

ARTICULO 1o. Acordar la celebración por parte de la Corporación Financiera Nacional (COFINA) de un contrato con las sociedades denominadas NORTHVILLE TERMINAL CORPORATION Y PETROTERMINAL DE PANAMA, S.A. mediante el cual se emienda y reitere el Contrato de Asociación celebrado entre esas mismas partes el día 26 de septiembre de 1977, al tenor de la Ley 30 de 1977, con el objeto de desarrollar, construir, explotar y operar instalaciones adicionales a las ya previstas en el citado Contrato de Asociación original para el trasiego y transporte de petróleo, y en virtud del cual la referida Corporación Financiera Nacional (COFINA) asumirá obligaciones en nombre de la Nación, todo ello, de conformidad con lo dispuesto en la Ley No. 14 de 2 de julio de 1981.

ARTICULO 2o. Acordar el traspaso de propiedad, constitución de las servidumbres, otorgamiento de la

concesión de ocupación temporal y demás actos que se requieran de la Nación y además, la cesión del derecho de uso y demás actos que se requieran de la Corporación Financiera Nacional (COFINA) en su propio nombre o en representación de la Nación, de conformidad con lo dispuesto en la referida Ley No. 14 de 2 de julio de 1981.

ARTICULO 3o. Acordar, en relación a lo dispuesto en la Cláusula Segunda numeral 1, del referido Contrato de Asociación enmendado y reiterado, en lo sucesivo el "Contrato de Asociación", que la Nación, por conducto del Ministro de Hacienda y Tesoro, otorgue, a cualquier parte interesada, las seguridades y garantías que estime necesarias en el sentido de que la Nación, dentro del plazo que se fija y que no será mayor de sesenta (60) días contados a partir de la entrada en vigencia de la referida Ley No. 14 de 2 de julio de 1981, constituirá, mediante Decreto Ejecutivo, a lo largo de la ruta que se describe, mediante planos, y en mayor detalle con relación a un tramo de 91 kilómetros, en el Anexo D del Contrato de Asociación, las servidumbres o servidumbres que sean necesarias o

convenientes para instalar, construir, inspeccionar y mantener el oleoducto, efectuar el transporte de petróleo y llevar a cabo otras actividades conexas, y tomará todas aquellas otras medidas que sean necesarias o convenientes, incluyendo el decretar la ocupación por razones de necesidad urgente, que permitan a Petroterminal de Panamá, S.A., la inmediata ocupación y uso del área total del Proyecto durante todo el término de vigencia del Contrato de Asociación.

ARTICULO 4o. Esta Resolución comenzará a regir a partir de su aprobación.

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE
 Dado en la Ciudad de Panamá, a los diez días del mes de Julio de mil novecientos ochenta y uno.

ARISTIDES ROYO
 Presidente de la República

RICARDO DE LA ESPRIELLA
 Vicepresidente de la República

El Ministro de Gobierno y Justicia,
 JORGE EDUARDO RIVERA
 El Ministro de Relaciones Exteriores,
 JORGE ILLUECA
 El Ministro de Hacienda y Tesoro,