

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN LA MAR (1972)



14^a Edición - Octubre 2016



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA

SECCIÓN DE NAVEGACIÓN

**REGLAMENTO INTERNACIONAL
PARA PREVENIR LOS ABORDAJES
EN LA MAR
(1972)**

Con las enmiendas aprobadas en las resoluciones A.736 (18), A.910 (22) y A.1085 (28) de la O.M.I.

INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA (1972)

Texto bilingüe español-inglés

(DECIMOCUARTA EDICIÓN)



INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA



MINISTERIO DE DEFENSA



Catálogo de Publicaciones de Defensa
<https://publicaciones.defensa.gob.es>



Catálogo de Publicaciones de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>

Edita:



Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid
© Autor y editor, 2021

NIPO 083-16-394-2 (edición impresa)
ISBN 978-84-9091-223-2 (edición impresa)

Depósito legal CA 361-2016
Fecha de edición: octubre de 2016
Fecha 5.ª reimpresión: enero de 2022
Maqueta e imprime: Imprenta Ministerio de Defensa

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad del autor de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del copyright ©.

En esta edición se ha utilizado papel 100% libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

publicaciones.defensa.gob.es
cpage.mpr.gob.es

INTRODUCCIÓN

- I.- Por invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (I.M.C.O.), se celebró en Londres del 4 al 20 de octubre de 1.972 una Conferencia con objeto de revisar el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar de 1.960, asistiendo a la misma Delegaciones de 47 Estados entre los que figuraba España, y representaciones de 9 Organizaciones de carácter Internacional.
- II.- Como resultado de sus deliberaciones, que constan en las Actas de las sesiones plenarias y en las Actas e informes de las respectivas Comisiones, la Conferencia adoptó y abrió a la firma y adhesión: **EL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1.972.** Dicho Convenio y el Reglamento figuran en el Documento 1 del Acta Final de la citada Conferencia.
- III.- En el Convenio, y en sus Enmiendas aprobadas mediante Resoluciones: A.736 (18), A.910 (22) y A.1085 (28) de la O.M.I., se establece:

ARTÍCULO IV

Entrada en vigor

- 1.-
 - a) El presente Convenio entrará en vigor una vez transcurridos 12 meses después de la fecha en que por lo menos 15 Estados, cuyas flotas constituyan juntas no menos del 65 por ciento (65%) en número o tonelaje de la flota mundial de buques de 100 toneladas brutas o más, se hayan convertido en partes del mismo, aplicándose en esos dos límites el que se alcance primero.
 - b) No obstante lo dispuesto en el apartado a) de este párrafo 1, el presente Convenio no entrará en vigor antes del 1º de enero de 1.976.
 - 2.- La entrada en vigor, para los Estados que ratifiquen, acepten, aprueben o se adhieran a este Convenio en conformidad con el Artículo II después de cumplirse las condiciones estipuladas en el párrafo 1.- a), y antes de que el Convenio entre en vigor, será la fecha de entrada en vigor del Convenio.
 - 3.- La entrada en vigor, para los Estados 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 instrumento en conformidad con el Artículo II.
 - 4.- Después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda a este Convenio en conformidad con el párrafo 3 del Artículo VI, toda ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se aplicará al Convenio enmendado.
 - 5.- En la fecha de entrada en vigor de este Convenio, el Reglamento sustituirá y derogará al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar de 1.960.
 - 6.- El Secretario General informará a los Gobiernos de los Estados que hayan firmado este Convenio, o se hayan adherido al mismo, de la fecha de su entrada en vigor.
- IV.- El Gobierno Español comunicó oficialmente a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (I.M.C.O.) su adhesión al citado Convenio en fecha 31 de mayo de 1.974.
 - V.- Una vez cumplidas las condiciones anteriormente citadas, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (I.M.C.O.) adoptó la determinación de que el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (1.972) entrará en vigor el día 15 de julio de 1.977.

REGLAMENTO 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, marcas o señales de pito adicionales para buques de guerra y buques navegando en convoy o en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas o marcas adicionales para buques dedicados a la pesca en flotilla. En la medida de lo posible, dichas luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales serán tales, que no puedan confundirse con ninguna luz, marca o señal autorizada en otro lugar del presente Reglamento.

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

e) Siempre que el Gobierno interesado considere que un buque de construcción especial, o destinado a un fin 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, tal buque cumplirá con 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 a juicio de su Gobierno representen respecto de ese buque el cumplimiento que más se aproxime a lo dispuesto en el presente Reglamento

Regla 2

Responsabilidad

a) Ninguna disposición del presente Reglamento, eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la tripulación 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 tomarán 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 inmediato.

**INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING
COLLISIONS AT SEA
(1972)**

PART A – GENERAL

Rule 1

Application

a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.

b) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of special rules made by an appropriate authority for roadsteads, harbors, rivers, lakes or inland waterways connected with the high seas and navigable by seagoing vessels. Such special rules shall conform as closely as possible to these Rules.

c) Nothing in these Rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any State with respect to additional station or signal lights, shapes or whistle signals for ships of war and vessels proceeding under convoy, or with respect to additional station or signal lights or shapes for fishing vessels engaged in fishing as a fleet. These additional station or signal lights, shapes or whistle signals shall, so far as possible, be such that they cannot be mistaken for any light, shape or signal authorized elsewhere under these Rules.

d) Traffic separation schemes may be adopted by the Organization for the purpose of these Rules.

e) Whenever the Government concerned shall have determined that a vessel of special construction or purpose cannot comply fully with the provisions of any of these Rules with respect to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, such vessel shall comply with such other provisions in regard to the number, position, range or arc of visibility of lights or shapes, as well as to the disposition and characteristics of sound-signalling appliances, as her Government shall have determined to be the closest possible compliance with these Rules in respect of that vessel.

Rule 2

Responsibility

a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

b) In construing and complying these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

Regla 3

Definiciones generales

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

a) La palabra «buque» designa toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante 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 esté 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 curricán 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.

La expresión «buques con capacidad de maniobra restringida» incluirá pero no se limitará a:

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 estén haciendo combustible o transbordando carga, provisiones o personas;

IV) buques dedicados al lanzamiento o recuperación de aeronaves;

V) buques dedicados a operaciones de limpieza de minas;

VI) buques dedicados a operaciones de remolque que por su naturaleza restrinjan fuertemente al buque remolcador 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 y la anchura disponibles del agua navegable, tiene una capacidad muy restringida de apartarse de la derrota que está siguiendo.

i) La expresión «en navegación» se aplica a un buque que no esté 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.

Rule 3

General Definitions

For the purpose of these Rules, except where the context otherwise requires:

a) The word «vessel» includes every description of water craft, including non-displacement craft, WIG craft and seaplanes, used or capable of being used as a means of transportation on water.

b) The term «power-driven vessel» means any vessel propelled by machinery.

c) The term «sailing vessel» means any vessel under sail provided that propelling machinery, if fitted, is not being used.

d) The term «vessel engaged in fishing» means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.

e) The word «seaplane» includes any aircraft designed to manoeuvre on the water.

f) The term «vessel not under command» means a vessel which through some exceptional circumstance is unable to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

g) The term «vessel restricted in her ability to manoeuvre» means a vessel which from the nature of her work is restricted in her ability to manoeuvre as required by these Rules and is therefore unable to keep out of the way of another vessel.

The term «vessels restricted in their ability to manoeuvre» shall include but not be limited to:

I) a vessel engaged in laying, servicing or picking up a navigation mark, submarine cable or pipeline;

II) a vessel engaged in dredging, surveying or underwater operations;

III) a vessel engaged in replenishment or transferring persons, provisions or cargo while underway;

IV) a vessel engaged in the launching or recovery of aircraft;

V) a vessel engaged in mine clearance operations;

VI) a vessel engaged in a towing operation such as severely restricts the towing vessel and her tow in their ability to deviate from their course.

h) The term «vessel constrained by her draught» means a power-driven vessel which, because of her draught in relation to the available depth and width of navigable water, is severely restricted in her ability to deviate from the course she is following.

i) The word «underway» means that a vessel is not at anchor, or made fast to the shore, or aground.

j) The words «length» and «breadth» of a vessel mean her length overall and greatest breadth.

k) Vessels shall be deemed to be in sight of one another only when one can be observed visually from the other.

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.

m) La expresión «nave de vuelo rasante» designa una nave multimodal que, en su modalidad de funcionamiento principal, vuela muy cerca de la superficie aprovechando la acción del efecto de superficie.

l) The term «restricted visibility» means any condition in which visibility is restricted by fog, mist, falling snow, heavy rainstorms, sandstorms or any other similar causes.

m) The term «Wing-In-Ground (WIG) craft» means a multimodal craft which, in its main operational mode, flies in close proximity to the surface by utilizing surface-effect action.