

For the Government of the Kingdom of Afghanistan:
Pour le Gouvernement du Royaume d'Afghanistan :

For the Government of the People's Republic of Albania:
Pour le Gouvernement de la République populaire d'Albanie :

For the Government of the Democratic and Popular Republic of Algeria:
Pour le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire :

For the Government of the Argentine Republic:
Pour le Gouvernement de la République Argentine :

For the Government of the Commonwealth of Australia:
Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

For the Government of the Republic of Austria:
Pour le Gouvernement de la République d'Autriche :

For the Government of the State of Bahrain:
Pour le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn :

For the Government of Barbados:
Pour le Gouvernement de la Barbade :

For the Government of the Kingdom of Belgium:
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :

Sous réserve de ratification¹

[J. VAN DEN BOSCH]^{2,3}

For the Government of the Kingdom of Bhutan:
Pour le Gouvernement du Royaume du Bhoutan :

For the Government of the Republic of Bolivia:
Pour le Gouvernement de la République de Bolivie :

For the Government of the Republic of Botswana:
Pour le Gouvernement de la République du Botswana :

For the Government of the Federative Republic of Brazil:
Pour le Gouvernement de la République fédérative du Brésil :

Subject to ratification⁴

[SÉRGIO CORRÊA DA COSTA]⁵

For the Government of the People's Republic of Bulgaria:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :

Subject to ratification⁴

[A. NIKOLOV]

For the Government of the Union of Burma:
Pour le Gouvernement de l'Union birmane :

¹ Subject to ratification.

² Names of signatories appearing between brackets were not legible and have been supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization — Les noms des signataires donnés entre crochets étaient illisibles et ont été fournis par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

³ Unless otherwise indicated, signatures were affixed on 20 October 1972 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Sauf indication contraire, les signatures ont été apposées le 20 octobre 1972 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

⁴ Sous réserve de ratification.

⁵ Signature affixed on 23 May 1973 (information supplied by Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 23 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

For the Government of the Republic of Burundi:
Pour le Gouvernement de la République du Burundi :

For the Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie :

For the Government of the Federal Republic of Cameroon:
Pour le Gouvernement de la République fédérale du Cameroun :

For the Government of Canada:
Pour le Gouvernement du Canada :

For the Government of the Central African Republic:
Pour le Gouvernement de la République centrafricaine :

For the Government of the Republic of Chad:
Pour le Gouvernement de la République du Tchad :

For the Government of the Republic of Chile:
Pour le Gouvernement de la République du Chili :

For the Government of the People's Republic of China:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine :

For the Government of the Republic of Colombia:
Pour le Gouvernement de la République de Colombie :

For the Government of the People's Republic of the Congo:
Pour le Gouvernement de la République populaire du Congo :

For the Government of the Republic of Costa Rica:
Pour le Gouvernement de la République du Costa Rica :

For the Government of the Republic of Cuba:
Pour le Gouvernement de la République de Cuba :

For the Government of the Republic of Cyprus:
Pour le Gouvernement de la République de Chypre :

For the Government of the Czechoslovak Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque :

For the Government of the Republic of Dahomey:
Pour le Gouvernement de la République du Dahomey :

For the Government of the Kingdom of Denmark:
Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark :

Subject to ratification¹
[ERLING KRISTIANSEN]
17. Nov. 1972

For the Government of the Dominican Republic:
Pour le Gouvernement de la République Dominicaine :

For the Government of the Republic of Ecuador:
Pour le Gouvernement de la République de l'Equateur :

¹ Sous réserve de ratification.

For the Government of the Arab Republic of Egypt:
Pour le Gouvernement de la République arabe d'Egypte :

For the Government of the Republic of El Salvador:
Pour le Gouvernement de la République d'El Salvador :

For the Government of the Republic of Equatorial Guinea:
Pour le Gouvernement de la République de la Guinée équatoriale :

For the Government of the Empire of Ethiopia:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Ethiopie :

For the Government of the Federal Republic of Germany:
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :

Subject to ratification¹
[Dr. BREUER]

For the Government of Fiji:
Pour le Gouvernement de Fidji :

For the Government of the Republic of Finland:
Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

Subject to ratification¹
[AXEL ASPELIN]

For the Government of the French Republic:
Pour le Gouvernement de la République française :

Sous réserve d'acceptation²
le 9 novembre 1972
[J. DENOYELLE]

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to acceptance.

For the Government of the Gabonese Republic:
Pour le Gouvernement de la République gabonaise :

For the Government of the Republic of The Gambia:
Pour le Gouvernement de la République de Gambie :

For the Government of the Republic of Ghana:
Pour le Gouvernement de la République du Ghana :

Subject to ratification¹
[C. K. T. DZIWORSHIE]

For the Government of the Kingdom of Greece:
Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce :

Subject to ratification¹
[N. BROUMAS]²

For the Government of the Republic of Guatemala:
Pour le Gouvernement de la République du Guatemala :

For the Government of the Republic of Guinea:
Pour le Gouvernement de la République de Guinée :

For the Government of the Republic of Guyana:
Pour le Gouvernement de la République de Guyane :

For the Government of the Republic of Haiti:
Pour le Gouvernement de la République d'Haïti :

¹ Sous réserve de ratification.

² Signature affixed on 17 May 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 17 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

For the Government of the Holy See:
Pour le Gouvernement du Saint-Siège :

For the Government of the Republic of Honduras:
Pour le Gouvernement de la République du Honduras :

For the Government of the Hungarian People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire hongroise :

For the Government of the Republic of Iceland:
Pour le Gouvernement de la République d'Islande :

Subject to approval¹
[PÁLL RAGNARSSON]

For the Government of the Republic of India:
Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :

[M. RASGOTRA]²

For the Government of the Republic of Indonesia:
Pour le Gouvernement de la République d'Indonésie :

Subject to acceptance³
[HAMIMJAR S. ATMADIA]

For the Government of the Empire of Iran:
Pour le Gouvernement de l'Empire d'Iran :

For the Government of the Republic of Iraq:
Pour le Gouvernement de la République d'Irak :

¹ Sous réserve d'approbation.

² Signature affixed on 30 May 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 30 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

³ Sous réserve d'acceptation.

For the Government of Ireland:
Pour le Gouvernement de l'Irlande :

Subject to ratification¹
[DONAL O'SULLIVAN]²

For the Government of the State of Israel:
Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël :

For the Government of the Italian Republic:
Pour le Gouvernement de la République italienne :

Sous réserve de ratification³
[VITTORIO ARTEMISIO]

For the Government of the Republic of the Ivory Coast:
Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire :

For the Government of Jamaica:
Pour le Gouvernement de la Jamaïque :

For the Government of Japan:
Pour le Gouvernement du Japon :

For the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan:
Pour le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie :

For the Government of the Republic of Kenya:
Pour le Gouvernement de la République du Kenya :

¹ Sous réserve de ratification.

² Signature affixed on 30 May 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 30 mai 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

³ Subject to ratification.

For the Government of the Khmer Republic:
Pour le Gouvernement de la République khmère :

[HAN KANG]
Sous réserve de ratification¹

For the Government of the Republic of Korea:
Pour le Gouvernement de la République de Corée :

Subject to acceptance²
[KYUNG NOK CHOI]

For the Government of the State of Kuwait:
Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït :

[A. R. MULLA HUSSEIN]
Subject to acceptance²

For the Government of the Kingdom of Laos:
Pour le Gouvernement du Royaume du Laos :

For the Government of the Lebanese Republic:
Pour le Gouvernement de la République libanaise :

For the Government of the Kingdom of Lesotho:
Pour le Gouvernement du Royaume du Lesotho :

For the Government of the Republic of Liberia:
Pour le Gouvernement de la République du Libéria :

For the Government of the Libyan Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe libyenne :

¹ Subject to ratification.

² Sous réserve d'acceptation.

For the Government of the Principality of Liechtenstein:
Pour le Gouvernement de la Principauté de Liechtenstein :

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:
Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg :

For the Government of the Malagasy Republic:
Pour le Gouvernement de la République malgache :

For the Government of the Republic of Malawi:
Pour le Gouvernement de la République du Malawi :

For the Government of Malaysia:
Pour le Gouvernement de la Malaisie :

For the Government of the Republic of Maldives:
Pour le Gouvernement de la République des Maldives :

For the Government of the Republic of Mali:
Pour le Gouvernement de la République du Mali :

For the Government of Malta:
Pour le Gouvernement de Malte :

For the Government of the Islamic Republic of Mauritania:
Pour le Gouvernement de la République islamique de Mauritanie :

For the Government of Mauritius:
Pour le Gouvernement de Maurice :

For the Government of the United Mexican States:
Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Mexique :

For the Government of the Principality of Monaco:
Pour le Gouvernement de la Principauté de Monaco :

For the Government of the Mongolian People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire mongole :

For the Government of the Kingdom of Morocco:
Pour le Gouvernement du Royaume du Maroc :

For the Government of the Republic of Nauru:
Pour le Gouvernement de la République de Nauru :

For the Government of the Kingdom of Nepal:
Pour le Gouvernement du Royaume du Népal :

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

For the Government of New Zealand:

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

Subject to ratification¹

[T. H. McCOMBS]²

For the Government of the Republic of Nicaragua:

Pour le Gouvernement de la République du Nicaragua :

For the Government of the Republic of the Niger:

Pour le Gouvernement de la République du Niger :

For the Government of the Federal Republic of Nigeria:

Pour le Gouvernement de la République fédérale du Nigéria :

For the Government of the Kingdom of Norway:

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège :

Subject to ratification¹

[NEUBERTH WIE]

For the Government of the Sultanate of Oman:

Pour le Gouvernement du Sultanat d'Oman :

For the Government of Pakistan:

Pour le Gouvernement du Pakistan :

For the Government of the Republic of Panama:

Pour le Gouvernement de la République du Panama :

¹ Sous réserve de ratification.

² Signature affixed on 1 June 1973 (information supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) — Signature apposée le 1 juin 1973 (information fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime).

For the Government of the Republic of Paraguay:
Pour le Gouvernement de la République du Paraguay :

For the Government of the People's Democratic Republic of Yemen:
Pour le Gouvernement de la République démocratique populaire du Yémen :

For the Government of the Republic of Peru:
Pour le Gouvernement de la République du Pérou :

For the Government of the Republic of the Philippines:
Pour le Gouvernement de la République des Philippines :

For the Government of the Polish People's Republic:
Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :
Subject to ratification¹
[ARTUR STAREWICZ]

For the Government of the Portuguese Republic:
Pour le Gouvernement de la République portugaise :
Sous réserve de ratification²
[B. CADETE]

For the Government of the State of Qatar:
Pour le Gouvernement de l'Etat du Qatar :

For the Government of the Socialist Republic of Romania:
Pour le Gouvernement de la République socialiste de Roumanie :

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

For the Government of the Rwandese Republic:
Pour le Gouvernement de la République rwandaise :

For the Government of the Republic of San Marino:
Pour le Gouvernement de la République de Saint-Marin :

For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia:
Pour le Gouvernement du Royaume de l'Arabie Saoudite :

For the Government of the Republic of Senegal:
Pour le Gouvernement de la République du Sénégal :

For the Government of the Republic of Sierra Leone:
Pour le Gouvernement de la République de Sierra Leone :

For the Government of the Republic of Singapore:
Pour le Gouvernement de la République de Singapour :

For the Government of the Somali Democratic Republic:
Pour le Gouvernement de la République démocratique somalie :

For the Government of the Republic of South Africa:
Pour le Gouvernement de la République sud-africaine :

For the Government of the Spanish State:
Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol :

For the Government of the Republic of Sri Lanka (Ceylon):
Pour le Gouvernement de la République de Sri Lanka (Ceylan) :

For the Government of the Democratic Republic of the Sudan:
Pour le Gouvernement de la République démocratique du Soudan :

For the Government of the Kingdom of Swaziland:
Pour le Gouvernement du Royaume du Souaziland :

For the Government of the Kingdom of Sweden:
Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :

[GÖRAN STEEN]
Subject to ratification¹

For the Government of the Swiss Confederation:
Pour le Gouvernement de la Confédération suisse :

[R. BÄR]
Sous réserve de ratification²
24.I.73

For the Government of the Syrian Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe syrienne :

For the Government of the United Republic of Tanzania:
Pour le Gouvernement de la République-Unie de Tanzanie :

For the Government of the Kingdom of Thailand:
Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :

¹ Sous réserve de ratification.

² Subject to ratification.

For the Government of the Togolese Republic:
Pour le Gouvernement de la République togolaise :

For the Government of Trinidad and Tobago:
Pour le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago :

For the Government of the Republic of Tunisia:
Pour le Gouvernement de la République tunisienne :

For the Government of the Republic of Turkey:
Pour le Gouvernement de la République turque :

For the Government of the Republic of Uganda:
Pour le Gouvernement de la République de l'Ouganda :

For the Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine :

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

For the Government of the United Arab Emirates:
Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

Subject to acceptance¹
[A. C. MANSON]

For the Government of the United States of America:
Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

Subject to acceptance¹
[WILLIAM L. MORRISON]
[STUART S. BECKWITH]

For the Government of the Republic of the Upper Volta:
Pour le Gouvernement de la République de Haute-Volta :

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay:
Pour le Gouvernement de la République orientale de l'Uruguay :

For the Government of the Republic of Venezuela:
Pour le Gouvernement de la République du Venezuela :

For the Government of the Republic of Viet-Nam:
Pour le Gouvernement de la République du Viet-Nam :

For the Government of the Independent State of Western Samoa:
Pour le Gouvernement de l'Etat indépendant du Samoa-Occidental :

For the Government of the Yemen Arab Republic:
Pour le Gouvernement de la République arabe du Yémen :

¹ Sous réserve d'acceptation.

For the Government of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia:
Pour le Gouvernement de la République fédérative socialiste de Yougoslavie :

For the Government of the Republic of Zaire:
Pour le Gouvernement de la République du Zaïre :

For the Government of the Republic of Zambia:
Pour le Gouvernement de la République de Zambie :

**DECLARATIONS AND RESERVATIONS
MADE UPON ACCESSION**

CANADA

**DÉCLARATIONS ET RÉSERVES
FAITES LORS DE L'ADHÉSION**

CANADA

[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

"The Government of Canada considers that the provisions of Rule 10, 'Traffic Separation Schemes', do not provide for compulsory use of the adopted schemes. The Government of Canada considers that the compulsory routeing of ships is necessary to avoid collisions between ships and the resulting damage to the marine environment.

"The Government of Canada notes that there are no exceptions to Rule 10(b), (c) and (h) for vessels engaged in fishing with nets, lines, trawls, trolling lines or other apparatus, or for vessels engaged in special operations such as survey, cable, buoy, pipeline or salvage operations, and that the exceptions in Rule 10(e) are not broad enough to adequately provide for vessels engaged in special operations. The Government of Canada considers that the practical application of Rule 10 would be complicated without realistic exceptions for fishing vessels and for vessels engaged in special operations.

"The Government of Canada therefore does not consider that it is prohibited from providing for the compulsory use of traffic separation schemes or providing for such exceptions to Rule 10(b), (c), (e) and (h)."

Le Gouvernement canadien estime que les dispositions de la règle 10 intitulée «Dispositifs de séparation du trafic» ne prévoient pas l'utilisation obligatoire des dispositifs adoptés. Il considère que l'organisation obligatoire du trafic maritime est nécessaire pour éviter les abordages entre les navires et les dommages qui en résultent pour le milieu marin.

Le Gouvernement canadien note qu'il n'existe d'exceptions aux paragraphes *b*, *c* et *h* de la règle 10 ni pour les navires en train de pêcher avec des filets, des lignes, des chaluts, des lignes traînantes ou autres engins ni pour les navires occupés à des travaux spéciaux tels que levée, pose de câbles, de bouées, de canalisations ou opérations de sauvetage, et que les exceptions prévues au paragraphe *e* de la règle 10 ne sont pas assez générales pour couvrir suffisamment le cas des navires occupés à des travaux spéciaux. Le Gouvernement canadien considère que l'application pratique de la règle 10 sera difficile si l'on ne prévoit pas d'exceptions réalistes pour les navires de pêche et pour les navires occupés à des travaux spéciaux.

Le Gouvernement canadien ne considère donc pas qu'il lui est interdit de prévoir l'utilisation obligatoire des dispositifs de séparation du trafic ou de prévoir des dérogations aux paragraphes *b*, *c*, *e*, *h* de la règle 10.

¹ Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

*GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLIC*

*RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
ALLEMANDE*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

„Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik ist der Auffassung, daß die Bestimmungen des Artikels 2 der Konvention im Widerspruch zu dem Prinzip stehen, wonach alle Staaten, die sich in ihrer Politik von den Zielen und Grundsätzen der Charta der Vereinten Nationen leiten lassen, das Recht haben, Mitglied von Konventionen zu werden, die die Interessen aller Staaten berühren.“

„Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik läßt sich in ihrer Haltung zu den Bestimmungen des Artikels 3 der Konvention, soweit sie die Anwendung der Konvention auf Kolonialgebiete und andere abhängige Territorien betreffen, von den Festlegungen der Deklaration der Vereinten Nationen über die Gewährung der Unabhängigkeit an die kolonialen Länder und Völker (Res. Nr. 1514 (XV) vom 14. Dezember 1960) leiten, welche die Notwendigkeit einer schnellen und bedingungslosen Beendigung des Kolonialismus in allen seinen Formen und Äußerungen proklamieren.“

[TRANSLATION¹]

The Government of the German Democratic Republic considers that the provisions of Article 2 of the Convention are inconsistent with the principle that all States pursuing their policies in accordance with the purposes and principles of the Charter of the United Nations shall have the right to become parties to conventions affecting the interests of all States.

The position of the Government of the German Democratic Republic on Article 3 of the Convention, as far as the application of the Convention to colonial and other dependent territories is concerned, is governed by the provisions of the United Nations Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (Resolution 1514 (XV) of 14 December 1960)² proclaiming the necessity of bringing to a speedy and unconditional end colonialism in all its forms and manifestations.

[TRADUCTION¹]

Le Gouvernement de la République démocratique allemande estime que les dispositions de l'article 2 de la Convention ne sont pas compatibles avec le principe selon lequel tous les Etats dont la politique est conforme aux buts et principes de la Charte des Nations Unies ont le droit de devenir parties aux conventions touchant les intérêts de tous les Etats.

La position du Gouvernement de la République démocratique allemande à l'égard des dispositions de l'article 3 de la Convention, dans la mesure où il concerne l'application de la Convention aux territoires coloniaux et aux autres territoires dépendants, s'inspire des dispositions de la Déclaration des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et peuples coloniaux [Rés. 1514 (XV) du 14 décembre 1960]² par laquelle est proclamée la nécessité de mettre fin de manière rapide et sans condition au colonialisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations.

¹ Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

² United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16* (A/4684), p. 66.

¹ Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

² Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16* (A/4684), p. 70.

*HUNGARY**HONGRIE*[TRADUCTION¹ — TRANSLATION²]

"The Presidential Council of the Hungarian People's Republic declares that Article 2, paragraph (2) of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea of 1972, which does not allow some States to become a Party to the Convention, is of discriminative nature. The Convention regulates such questions which concern all States and, therefore, under the principle of sovereign equality of States, it should be open for all States without any restriction and discrimination.

"The Presidential Council of the Hungarian People's Republic also declares that Article 3 of the Convention is at variance with the UN General Assembly's Resolution No. 1514/XV of December 14, 1960³ on the granting of independence to the colonial countries and peoples, which declared the necessity of the unconditional elimination of all forms of colonialism."

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare que le paragraphe 2 de l'article II de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, qui ne permet pas à certains Etats de devenir Parties à la Convention, a un caractère discriminatoire. La Convention traite de questions qui intéressent tous les Etats et par conséquent, en vertu du principe de l'égalité souveraine entre les Etats, elle devrait être ouverte à la participation de tous les Etats sans aucune restriction ni discrimination.

Le Conseil présidentiel de la République populaire hongroise déclare également que l'article III de la Convention est en contradiction avec la résolution n° 1514/XV du 14 décembre 1960³ de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux, qui proclame la nécessité d'une élimination inconditionnelle de toutes les formes de colonialisme.

*ROMANIA**ROUMANIE*[TRANSLATION²]

(a) The Council of State of the Socialist Republic of Romania considers that the provisions of Rule 18(2) of the Convention are not in accord with the principle whereby international treaties, the objectives and aims of which are of concern to the international community as a whole, should be open to participation by all States.

(b) The Council of State of the Socialist Republic of Romania considers that the maintenance in a state of dependence of certain territories, to which the provisions

«a) Le Conseil d'Etat de la République Socialiste de Roumanie considère que les prévisions de l'article 18, paragraphe 2 de la Convention ne sont pas en concordance avec le principe selon lequel les traités internationaux dont l'objet et le but intéressent la communauté internationale dans son ensemble doivent être ouverts à la participation de tous les Etats.

«b) Le Conseil d'Etat de la République Socialiste de Roumanie considère que le maintien de l'état de dépendance de certains territoires auxquels se réfère la ré-

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16* (A/4684), p. 66.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

¹ Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

³ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16* (A/4684), p. 70.

of Article III of the Convention refer, is not in accord with the Charter of the United Nations and the documents adopted by the United Nations concerning the granting of independence to colonial countries and peoples, including the Declaration on the principles of international law affecting friendly relations and co-operation between States in accordance with the Charter of the United Nations, unanimously adopted by the UN General Assembly Resolution 2625 (XXV) of 1970,¹ which solemnly proclaims the right of States to encourage achievement of the principle of the equality of rights of peoples and their right to take their own decisions, with a view to putting a swift end to colonialism.

glementation de l'article III de la Convention n'est pas en concordance avec la Charte de l'ONU et les documents adoptés par l'Organisation des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux, y compris la Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les Etats conformément à la Charte des Nations Unies, adoptée à l'unanimité par la résolution de l'Assemblée générale de l'ONU n° 2625 (XXV) de 1970¹, qui proclame solennellement le devoir des Etats de favoriser la réalisation du principe de l'égalité de droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes, dans le but de mettre rapidement fin au colonialisme.»

SYRIAN ARAB REPUBLIC

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

نورا ان اقرار الجمهورية العربية السورية لهذه القواعد المنهجية عليها
في الاتفاقية وابرامها لا يحوي باية حال معن الاعتراف باسرائيل ولا يودي الى
الد نزول مسماها في معاملات مما تنظمها احكام هذه الاتفاقية .

[TRANSLATION²]

...the acceptance of the Syrian Arab Republic to the regulations stipulated in the said Convention and its ratification do not imply in any way the recognition in Israel and do not lead to its engagement with it in any dealings that may be regulated by the said Convention.

[TRADUCTION²]

...l'acceptation et la ratification par la République arabe syrienne du Règlement énoncé dans ladite convention n'impliquent en aucune manière la reconnaissance d'Israël et ne la conduisent à aucun rapport avec lui dans toute transaction qui pourrait découler de ladite convention.

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Twenty-fifth Session, Supplement No. 28* (A/8028), p. 121.

² Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément n° 28* (A/8028), p. 131.

² Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

*UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS*

*UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES*

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

«1. Союз Советских Социалистических Республик заявляет, что положение пункта 2 статьи II Конвенции о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, согласно которому некоторые государства лишаются возможности стать участниками этой Конвенции, носит дискриминационный характер, и считает, что Конвенция в соответствии с принципом суверенного равенства государств должна быть открыта для участия всех заинтересованных государств без какой-либо дискриминации и ограничения и

«2. Союз Советских Социалистических Республик считает необходимым также заявить, что положения статьи III Конвенции о международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года, касающиеся распространения ее участниками действия Конвенции на территории, за международные отношения которых они несут ответственность, являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о предоставлении независимости колониальным странам и народам (Резолюция 1514 (XV) от 14 декабря 1960 года), провозглагавшей необходимость незамедлительно и безоговорочно положить конец колониализму во всех его формах и проявлениях».

[TRANSLATION¹]

The Union of Soviet Socialist Republics declares that Article II, paragraph 2, of the 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, under which certain States are precluded from becoming parties to that Convention, is of a discriminatory character, and considers that, in accordance with the principle of the sovereign equality of States, the Convention should be open to participation by all interested States without discrimination or restriction.

The Union of Soviet Socialist Republics also deems it necessary to declare that the provisions of Article III of the 1972 Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, concerning the extension of its application to a territory for whose international relations a Contracting Party is responsible, are outdated and contrary to the Declaration of the General Assembly of the United Nations on the granting of independence to colonial

[TRADUCTION¹]

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques déclare que le paragraphe 2 de l'article II de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, qui empêche certains Etats de devenir parties à la Convention, a un caractère de discrimination et il estime, conformément au principe de l'égalité souveraine des Etats, que la Convention doit être ouverte à la participation de tous les Etats intéressés sans discrimination ou restriction.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques tient également à déclarer que les dispositions de l'article III de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, qui concernent l'extension de son application à un territoire dont les relations internationales sont confiées à la responsabilité d'une Partie contractante, sont périmées et contraires à la déclaration de l'Assemblée générale des

¹ Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

¹ Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

countries and peoples (Resolution 1514 (XV) of 14 December 1960),¹ which proclaimed the necessity of bringing to a speedy and unconditional end colonialism in all its forms and manifestations.

Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960¹], qui proclamait la nécessité de mettre fin rapidement et inconditionnellement au colonialisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations.

CZECHOSLOVAKIA

... "that the provision of Article II, paragraph 2 of the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea—COLREG (London, 1972) prevents some States from becoming parties to the Convention. It is therefore of the opinion that the Convention should be opened to all the interested countries in keeping with the principle of equal sovereignty of States.

"The Czechoslovak Socialist Republic deems it also necessary to declare that the provision of Article III of the Convention, dealing with the extension of its validity to territories for whose international relations the party to the Convention is responsible, is at variance with the United Nations General Assembly Declaration on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (Resolution 1514 (XV) of 14 December 1960)¹ which proclaimed the necessity of putting a speedy and unconditional end to colonialism in all its forms and manifestations."

TCHÉCOSLOVAQUIE

[TRADUCTION² — TRANSLATION³]

... aux termes des dispositions du paragraphe 2 de l'article II de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, certains Etats ne peuvent pas devenir Parties à la Convention. Le Gouvernement tchécoslovaque estime donc que la Convention devrait être ouverte à tous les pays intéressés, conformément au principe de l'égalité et de la souveraineté des Etats.

La République socialiste tchécoslovaque estime en outre nécessaire de déclarer que les dispositions de l'article III de la Convention relatives à l'extension de son application aux territoires dont les relations internationales sont assurées par une Partie à la Convention sont contraires à la Déclaration de l'Assemblée générale des Nations Unies sur l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux [résolution 1514 (XV) du 14 décembre 1960¹], qui proclamait la nécessité de mettre rapidement et inconditionnellement fin au colonialisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations.

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly, Fifteenth Session, Supplement No. 16* (A/4684), p. 66.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, quinzième session, Supplément n° 16* (A/4684), p. 70.

² Traduction fournie par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

³ Translation supplied by the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

[OFFICIAL RUSSIAN TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE RUSSE]

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ, 1972 г.

Участники настоящей Конвенции,

Желая обеспечить высокий уровень безопасности на море,

Сознавая необходимость пересмотра и обновления международных Правил для предупреждения столкновений судов в море, приложенных к Заключительному акту Международной конференции по охране человеческой жизни на море, 1960 г.,

Рассмотрев упомянутые Правила в свете прогресса, достигнутого со временем их одобрения,

Согласились о следующем:

Статья I. ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Участники настоящей Конвенции обязуются ввести в действие Правила и Приложения к ним, образующие международные Правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (далее именуемые «Правилами») и приложенные к данной Конвенции.

*Статья II. ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ,
ОДОБРЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ*

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания до 1 июня 1973 г. и присоединения к ней после этой даты.

2. Государства—члены Организации Объединенных Наций, любого из ее специализированных учреждений, Международного агентства по атомной энергии или участники Статуса Международного суда могут стать участниками настоящей Конвенции путем:

- (a) подписания без оговорки относительно ратификации, принятия или одобрения;
- (b) подписания с оговоркой относительно ратификации, принятия или одобрения и с последующей ратификацией, принятием или одобрением;
- (c) присоединения.

3. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем депонирования соответствующего документа у Межправительственной морской консультативной организации (далее именуемой «Организацией»), которая информирует правительства государств, подписавших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней, о депонировании каждого такого документа и о дате его депонирования.

Статья III. РАСПРОСТРАНЕНИЕ ПРИМЕНЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ

1. Организация Объединенных Наций в случаях, когда она осуществляет административную власть над какой-либо территорией, или любой участник Конвенции, несущий ответственность за международные отношения

какой-либо территории, могут в любое время в письменной форме уведомить Генерального секретаря Организации (далее именуемого «Генеральным секретарем») о распространении применения настоящей Конвенции на такую территорию.

2. Настоящая Конвенция распространяется на поименованную в письменном уведомлении территорию с даты получения или с иной указанной в нем даты.

3. Любое уведомление, сделанное в соответствии с пунктом 1 настоящей Статьи, может быть отозвано в отношении любой упомянутой в нем территории, и любое распространение применения настоящей Конвенции в отношении такой территории прекращается по истечении одного года или более продолжительного периода, который может быть оговорен при отзовании уведомления.

4. Генеральный секретарь информирует всех участников Конвенции о любом уведомлении относительно распространения применения Конвенции или его отзыва, сделанных в соответствии с этой Статьей.

Статья IV. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. (a) Настоящая Конвенция вступит в силу по истечении двенадцати месяцев с даты, на которую ее участниками станут не менее 15 государств, суммарный торговый флот которых по числу или тоннажу составит не менее 65% от мирового флота судов валовой вместимостью 100 или более рег. т, в зависимости от того, какое из этих условий будет достигнуто ранее.

(b) Независимо от положений подпункта *a* данного пункта, настоящая Конвенция не вступит в силу до 1 января 1976 г.

2. Для государств, ратифицировавших, принявших, одобравших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней в соответствии со Статьей II в период после выполнения условий, предусмотренных в подпункте *a* пункта 1 данной Статьи, и перед вступлением в силу Конвенции, Конвенция вступит в силу в день вступления в силу самой Конвенции.

3. Для государств, ратифицировавших, принявших, одобравших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней после даты ее вступления в силу, Конвенция вступит в силу в день депонирования соответствующего документа в соответствии со Статьей II.

4. После даты вступления в силу в соответствии с пунктом 4 Статьи VI какой-либо поправки к настоящей Конвенции, любые ее ратификация, принятие, одобрение или присоединение к ней относятся к Конвенции с такой поправкой.

5. В день вступления в силу настоящей Конвенции Правила заменяют и упраздняют международные Правила для предупреждения столкновений судов в море, 1960 г.

6. Генеральный секретарь информирует правительства государств, подписавших настоящую Конвенцию или присоединившихся к ней, о дате ее вступления в силу.

Статья V. ПЕРЕСМОТР Конвенции

1. С целью пересмотра настоящей Конвенции, Правил или обоих документов Организаций может быть созвана конференция.

2. С целью пересмотра Конвенции, Правил или обоих документов конференция участников Конвенции созывается Организацией по просьбе не менее одной трети участников Конвенции.

Статья VI. ПОПРАВКИ К ПРАВИЛАМ

1. Любая поправка к Правилам, предложенная любым участником Конвенции, рассматривается в Организации по просьбе такого участника.

2. Такая поправка к Правилам после одобрения ее большинством в две трети присутствующих и голосующих членов Комитета по безопасности на море Организации, направляется всем участникам Конвенции и членам Организации не менее чем за шесть месяцев до ее рассмотрения на Ассамблею Организации. Любой участник Конвенции, не являющийся членом Организации, имеет право принять участие в Ассамблее Организации при рассмотрении ею поправки.

3. Поправка, после ее одобрения большинством в две трети присутствующих и голосующих на Ассамблее, направляется Генеральному секретарю всем участникам Конвенции для принятия.

4. Такая поправка к Правилам вступит в силу с даты, которая будет определена Ассамблеей при ее одобрении, если к более ранней дате, которая также будет определена Ассамблеей, более одной трети участников Конвенции не заявят Организации об их возражении против поправки. Упоминаемые в этом пункте даты определяются и принимаются большинством в две трети присутствующих и голосующих на Ассамблее.

5. Любая поправка к Правилам по ее вступлении в силу заменяет предыдущее положение, к которому она относится, для всех участников Конвенции, которые не возразили против поправки.

6. Генеральный секретарь информирует всех участников Конвенции и членов Организации о любой просьбе или заявлении, сделанных в соответствии с настоящей Статьей, и о дате, с которой любая поправка вступает в силу.

Статья VII. ДЕНОНСАЦИЯ

1. Каждый участник настоящей Конвенции в любое время по истечении пяти лет с даты вступления ее в силу для такого участника может денонсировать Конвенцию.

2. Денонсация осуществляется путем депонирования документа о денонсации у Организации. Генеральный секретарь информирует всех других участников Конвенции о получении документа о денонсации и о дате его депонирования.

3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня депонирования документа о денонсации или большего периода, который может быть указан в документе о денонсации.

Статья VIII. ДЕПОНИРОВАНИЕ И РЕГИСТРАЦИЯ

1. Настоящая Конвенция и Правила депонируются у Организации, после чего Генеральный секретарь направит их заверенные подлинные копии всем правительствам государств, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней.

2. По вступлении в силу настоящей Конвенции ее текст будет переслан Генеральным секретарем Секретариату Организации Объединенных Наций для регистрации и публикации в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья IX. Языки

Настоящая Конвенция вместе с Правилами составлена в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются одинаково аутентичными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут подготовлены и депонированы вместе с подписанным оригиналом.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся,* будучи должностным образом на то уполномоченными своими соответствующими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Лондоне двадцатого октября одна тысяча девятьсот семьдесят второго года.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ, 1972 г.

ЧАСТЬ А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правило 1. ПРИМЕНЕНИЕ

(a) Настоящие Правила распространяются на все суда в открытых морях и соединенных с ними водах, по которым могут плавать морские суда.

(b) Ничто в настоящих Правилах не должно служить препятствием к действию особых правил, установленных соответствующими властями относительно плавания на акваториях рейдов, портов, на реках, озерах или по внутренним водным путям, соединенным с открытым морем, по которым могут плавать морские суда. Такие особые правила должны быть настолько близки к настоящим Правилам, насколько это возможно.

(c) Ничто в настоящих Правилах не должно служить препятствием к действию любых особых правил, устанавливаемых Правительством любой страны относительно дополнительных стационарных или сигнальных огней, или звуковых сигналов для военных кораблей и судов, идущих в конвой, а также относительно дополнительных стационарных или сигнальных огней для рыболовных судов, занятых ловом рыбы в составе флотилии. Эти дополнительные стационарные или сигнальные огни, или звуковые сигналы должны быть, насколько это возможно, такими, чтобы их нельзя было по ошибке принять за один из огней или сигналов, установленных настоящими Правилами.

(d) Применительно к целям настоящих Правил Организацией могут быть приняты системы разделения движения.

(e) В каждом случае, когда заинтересованное Правительство решит, что судно по своей специальной конструкции или назначению не может без препятствия своим специальным функциям выполнять полностью положения

* Подписи опущены.

любого из этих Правил в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков, а также расположения и характеристик звукосигнальных устройств, то подобное судно должно выполнять такие другие требования в отношении числа, положения, дальности или сектора видимости огней или знаков, а также расположения и характеристик звукосигнальных устройств, которые по решению его Правительства являются наиболее близкими к настоящим Правилам применительно к данному судну.

Правило 2. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

(a) Ничто в настоящих Правилах не может освободить ни судно, ни его владельца, ни капитана, ни экипаж от ответственности за последствия, могущие произойти от невыполнения этих Правил или от пренебрежения какой-либо предосторожностью, соблюдение которой требуется обычной морской практикой или особыми обстоятельствами данного случая.

(b) При толковании и применении этих Правил следует обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и столкновения и на все особые обстоятельства, включая особенности самих судов, которые могут вызвать необходимость отступить от этих Правил для избежания непосредственной опасности.

Правило 3. ОБЩИЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящих Правилах, когда по контексту не требуется иного толкования:

(a) Слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

(b) Термин «судно с механическим двигателем» означает любое судно, приводимое в движение механической установкой.

(c) Термин «парусное судно» означает любое судно под парусом, включая имеющее механическую установку, при условии, если она не используется.

(d) Термин «судно, занятое ловом рыбы» означает любое судно, производящее лов рыбы сетями, ярусными крючковыми снастями, тралами или другими орудиями лова, которые ограничивают его маневренность, но не относится к судну, производящему лов рыбы буксируемыми крючковыми снастями или другими орудиями лова, не ограничивающими маневренность судна.

(e) Слово «гидросамолет» означает любой летательный аппарат, способный маневрировать на воде.

(f) Термин «судно, лишенное возможности управляться» означает судно, которое в силу каких-либо исключительных обстоятельств не способно маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

(g) Термин «судно, ограниченное в возможности маневрировать» означает судно, которое по характеру выполняемой работы ограничено в возможности маневрировать так, как требуется этими Правилами, и поэтому не может уступить дорогу другому судну.

Следующие суда должны рассматриваться как суда, ограниченные в возможности маневрировать:

- (i) судно, занятное постановкой, обслуживанием или снятием навигационного знака, прокладкой, осмотром или поднятием подводного кабеля или трубопровода;
- (ii) судно, занятное дноуглубительными, океанографическими, гидрографическими или подводными работами;
- (iii) судно, занятное на ходу пополнением снабжения или передачей людей, продовольствия или груза;
- (iv) судно, занятное обеспечением взлета или приема летательных аппаратов;
- (v) судно, занятное тралиением мин;
- (vi) судно, занятое такой буксировочной операцией, которая значительно ограничивает возможность буксирующего и буксируемого судов отклоняться от своего курса.

(h) Термин «судно, стесненное своей осадкой» означает судно с механическим двигателем, которое из-за соотношения между его осадкой и имеющимися глубинами существенно ограничено в возможности отклоняться от курса, которым оно следует.

(i) Термин «на ходу» означает, что судно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели.

(j) Слова «длина» и «ширина» судна означают его наибольшую длину и ширину.

(k) Суда должны считаться находящимися на виду друг у друга только тогда, когда одно из них может визуально наблюдаться с другого.

(l) Термин «ограниченная видимость» означает любые условия, при которых видимость ограничена из-за тумана, мглы, снегопада, сильного ливня, песчаной бури или по каким-либо другим подобным причинам.

ЧАСТЬ В. ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ И МАНЕВРИРОВАНИЯ

РАЗДЕЛ I. ПЛАВАНИЕ СУДОВ ПРИ ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ ВИДИМОСТИ

Правило 4. ПРИМЕНЕНИЕ

Правила этого раздела применяются при любых условиях видимости.

Правило 5. НАБЛЮДЕНИЕ

Каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, так же как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, с тем чтобы полностью оценить ситуацию и опасность столкновения.

Правило 6. БЕЗОПАСНАЯ СКОРОСТЬ

Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, с тем чтобы оно могло предпринять надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях.

При выборе безопасной скорости следующие факторы должны быть в числе тех, которые надлежит учитывать:

(a) всем судам:

- (i) состояние видимости;
- (ii) плотность движения, включая скопление рыболовных или любых других судов;
- (iii) маневренные возможности судна и особенно расстояние, необходимое для полной остановки судна, и поворотливость судна в преобладающих условиях;
- (iv) ночью — наличие фона освещения как от береговых огней, так и от рассеяния света собственных огней;
- (v) состояние ветра, моря и течения и близость навигационных опасностей;
- (vi) соотношение между осадкой и имеющимися глубинами.

(b) дополнительно судам, использующим радиолокатор:

- (i) характеристики, эффективность и ограничения радиолокационного оборудования;
- (ii) любые ограничения, накладываемые используемой радиолокационной шкалой дальности;
- (iii) влияние на радиолокационное обнаружение состояния моря и метеорологических факторов, а также других источников помех;
- (iv) возможность того, что радиолокатор может не обнаружить на достаточном расстоянии малые суда, лед и другие плавающие объекты;
- (v) количество, местоположение и перемещение судов, обнаруженных радиолокатором;
- (vi) более точную оценку видимости, которая может быть получена при радиолокационном измерении расстояния до судов или других объектов, находящихся поблизости.

Правило 7. ОПАСНОСТЬ СТОЛКНОВЕНИЯ

(a) Каждое судно должно использовать все имеющиеся средства в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями для определения наличия опасности столкновения. Если имеются сомнения в отношении наличия опасности столкновения, то следует считать, что она существует.

(b) Установленное на судне исправное радиолокационное оборудование должно использоваться надлежащим образом, включая наблюдение на шкалах дальнего обзора с целью получения заблаговременного предупреждения об опасности столкновения, а также радиолокационную прокладку или равнозначное систематическое наблюдение за обнаруженными объектами.

(c) Предположения не должны делаться на основании неполной информации, и особенно радиолокационной.

(d) При определении наличия опасности столкновения необходимо прежде всего учитывать следующее:

- (i) опасность столкновения должна считаться существующей, если пеленг приближающегося судна заметно не изменяется;
- (ii) опасность столкновения может иногда существовать даже при заметном изменении пеленга, в частности при сближении с очень большим судном или буксиром или при сближении судов на малое расстояние.

Правило 8. Действия для предупреждения столкновения

(a) Любое действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике.

(b) Любое изменение курса и/или скорости, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть достаточно большим, с тем чтобы оно могло быть легко обнаружено другим судном, наблюдающим его визуально или с помощью радиолокатора; следует избегать ряда последовательных небольших изменений курса и/или скорости.

(c) Если имеется достаточное водное пространство, то изменение только курса может быть наиболее эффективным действием для предупреждения чрезмерного сближения при условии, что изменение сделано заблаговременно, является существенным и не вызывает чрезмерного сближения с другими судами.

(d) Действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения с другим судном, должно быть таким, чтобы привести к расхождению на безопасном расстоянии. Эффективность этого действия должна тщательно контролироваться до тех пор, пока другое судно не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

(e) Если необходимо предотвратить столкновение или иметь больше времени для оценки ситуации, судно должно уменьшить ход или остановиться, застопорив свои машины или дав задний ход.

Правило 9. Плавание в узкостях

(a) Судно, следующее вдоль узкого прохода или фарватера, должно держаться внешней границы прохода или фарватера, которая находится с его правого борта, настолько близко, насколько это безопасно и практически возможно.

(b) Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должны затруднять движение такого судна, которое может безопасно следовать только в пределах узкого прохода или фарватера.

(c) Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, следующего в пределах узкого прохода или фарватера.

(d) Судно не должно пересекать узкий проход или фарватер, если такое пересечение затруднит движение судна, которое может безопасно следовать только в пределах такого прохода или фарватера; это последнее судно может использовать звуковой сигнал, предписанный Правилом 34 (d), если оно испытывает сомнения в отношении намерений судна, пересекающего проход или фарватер.

(e) (i) В узком проходе или на фарватере в том случае, если обгон может быть совершен только при условии, что обгоняемое судно предпримет действие, позволяющее безопасный проход, то судно, намеревающееся произвести обгон, должно указать свое намерение подачей соответствующего звукового сигнала, предписанного Правилом 34 (c) (i). Обгоняемое судно должно, если оно согласно на обгон, подать соответствующий сигнал, предписанный Правилом 34 (c) (ii), и предпринять действия, позволяющие безопасный проход обгоняющего судна. Если обгоняемое судно испытывает сомнения в отношении безопасности обгона, оно может подать звуковые сигналы, предписанные Правилом 34 (d).

(ii) Это Правило не освобождает обгоняющее судно от выполнения требований Правила 13.

(f) Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку узкого прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий, должно следовать с особой внимательностью и осторожностью и подавать соответствующий звуковой сигнал, предписанный Правилом 34 (e).

(g) Любое судно, если позволяют обстоятельства, должно избегать постановки на якорь в узком проходе.

Правило 10. ПЛАВАНИЕ ПО СИСТЕМАМ РАЗДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ

(a) Это Правило применяется при плавании по системам разделения движения, принятым Организацией.

(b) Судно, использующее систему разделения движения, должно:

- (i) следовать в соответствующей полосе движения в принятом на ней общем направлении потока движения;
- (ii) держаться, насколько это практически возможно, в стороне от линии разделения движения или от зоны разделения движения;
- (iii) в общем случае входить в полосу движения или покидать ее на конечных участках, но если судно покидает полосу движения или входит в нее со стороны, оно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения.

(c) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать пересечения полос движения, но если оно вынуждено пересекать полосу движения, то должно делать это, насколько возможно, под прямым углом к общему направлению потока движения.

(d) Суда, которые могут безопасно использовать для транзитного прохода соответствующую полосу движения в системе разделения, не должны, в общем случае, использовать зоны прибрежного плавания.

(e) Судно, если оно не пересекает систему разделения движения, не должно, в общем случае, входить в зону разделения движения или пересекать линию разделения движения, кроме:

- (i) случаев крайней необходимости для избежания непосредственной опасности;
- (ii) случаев, когда это связано с ловом рыбы в пределах зоны разделения движения.

(f) Судно, плавающее вблизи конечных участков систем разделения движения, должно соблюдать особую осторожность.

(g) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать постановки на якорь в пределах системы разделения движения или вблизи от ее конечных участков.

(h) Судно, не использующее систему разделения движения, должно держаться от нее на достаточно большом расстоянии.

(i) Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, идущего в полосе движения.

(j) Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должно затруднять безопасное движение судна с механическим двигателем, идущего в полосе движения.

РАЗДЕЛ II. ПЛАВАНИЕ СУДОВ, НАХОДЯЩИХСЯ НА ВИДУ ДРУГ У ДРУГА

Правило 11. ПРИМЕНЕНИЕ

Правила этого раздела применяются к судам, находящимся на виду друг у друга.

Правило 12. ПАРУСНЫЕ СУДА

(a) Когда два парусных судна сближаются так, что возникает опасность столкновения, то одно из них должно уступить дорогу другому следующим образом:

- (i) когда суда идут разными галсами, то судно, идущее левым галсом, должно уступить дорогу другому судну;
- (ii) когда оба судна идут одним и тем же галсом, то судно, находящееся на ветре, должно уступить дорогу судну, находящемуся под ветром;
- (iii) если судно, идущее левым галсом, видит другое судно с наветренной стороны и не может точно определить, левым или правым галсом идет это другое судно, то оно должно уступить ему дорогу.

(b) По этому Правилу наветренной стороной считается сторона, противоположная той, на которой находится грот, а при прямом вооружении — сторона, противоположная той, на которой находится самый большой косой парус.

Правило 13. ОБГОН

(a) Независимо от предписаний, содержащихся в Правилах этого раздела, каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

(b) Судно считается обгоняющим другое судно, когда оно подходит к нему с направления более $22,5^\circ$ позади траверза последнего, т.е. обгоняющее судно находится в таком положении по отношению к обгоняемому, что ночью обгоняющее судно может видеть только кормовой огонь обгоняемого судна и не может видеть ни один из его бортовых огней.

(c) Если имеется сомнение в отношении того, является ли судно обгоняющим, то следует считать, что это именно так, и действовать соответственно.

(d) Никакое последовавшее изменение во взаимном положении двух судов не может дать повода считать обгоняющее судно, по смыслу настоящих Правил, судном, идущим на пересечение курса, или освободить обгоняющее судно от обязанности держаться в стороне от обгоняемого до тех пор, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади.

Правило 14. СИТУАЦИЯ СБЛИЖЕНИЯ СУДОВ, ИДУЩИХ ПРЯМО ДРУГ НА ДРУГА

(a) Когда два судна с механическими двигателями сближаются на противоположных или почти противоположных курсах так, что возникает опасность столкновения, каждое из них должно изменить свой курс вправо, с тем чтобы каждое судно прошло у другого по левому борту.

(b) Такая ситуация должна считаться существующей, когда судно видит другое прямо или почти по курсу, и при этом ночью оно может видеть в

створе или почти в створе топовые огни и/или оба бортовых огня другого судна, а днем оно наблюдает его соответствующий ракурс.

(c) Если имеется сомнение в отношении того, существует ли такая ситуация, то следует считать, что она существует, и действовать соответственно.

Правило 15. Ситуация ПЕРЕСЕЧЕНИЯ КУРСОВ

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, то судно, которое имеет другое на своей правой стороне, должно уступить дорогу другому судну и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

Правило 16. ДЕЙСТВИЯ СУДНА, УСТУПАЮЩЕГО ДОРОГУ

Каждое судно, которое обязано уступить дорогу другому судну, должно, насколько это возможно, предпринять заблаговременное и решительное действие с тем, чтобы чисто разойтись с другим судном.

Правило 17. ДЕЙСТВИЯ СУДНА, КОТОРОМУ УСТУПАЮТ ДОРОГУ

(a) (i) Когда одно из двух судов должно уступить дорогу другому, то это другое судно должно сохранить курс и скорость.

(ii) Однако это другое судно, когда для него становится очевидным, что судно, обязанное уступить дорогу, не предпринимает соответствующего действия, требуемого этими Правилами, может предпринять действие, чтобы избежать столкновения только собственным маневром.

(b) Когда по какой-либо причине судно, обязанное сохранять курс и скорость, обнаруживает, что оно находится настолько близко к другому судну, что столкновения нельзя избежать только действием судна, уступающего дорогу, оно должно предпринять такое действие, которое наилучшим образом поможет предотвратить столкновение.

(c) Судно с механическим двигателем, которое в ситуации пересечения курсов предпринимает в соответствии с подпунктом (a) (ii) этого Правила действие, чтобы избежать столкновения с другим судном с механическим двигателем, не должно, если позволяют обстоятельства, изменять курс влево, если другое судно находится слева от него.

(d) Это Правило не освобождает судно, обязанное уступать дорогу, от выполнения этой обязанности.

Правило 18. ВЗАИМНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ СУДОВ

За исключением случаев, когда Правила 9, 10 и 13 требуют иного:

- (a) Судно с механическим двигателем на ходу должно уступать дорогу:
 - (i) судну, лишенному возможности управляться;
 - (ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать;
 - (iii) судну, занятому ловом рыбы;
 - (iv) парусному судну.

(b) Парусное судно на ходу должно уступать дорогу:

- (i) судну, лишенному возможности управляться;
- (ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать;
- (iii) судну, занятому ловом рыбы.

(c) Судно, занятное ловом рыбы, на ходу должно, по возможности, уступать дорогу:

- (i) судну, лишенному возможности управляться;
- (ii) судну, ограниченному в возможности маневрировать.

(d) (i) Любое судно, за исключением судна, лишенного возможности управляться, или судна, ограниченного в возможности маневрировать, не должно, если позволяют обстоятельства, затруднять безопасный проход судна, стесненного своей осадкой и выставляющего сигналы, предписанные Правилом 28.

(ii) Судно, стесненное своей осадкой, должно следовать с особой осторожностью, тщательно сообразуясь с особенностью своего положения.

(e) Гидросамолет на воде должен, в общем случае, держаться в стороне от всех судов и не затруднять их движение. Однако в тех случаях, когда существует опасность столкновения, он должен выполнять Правила этой части.

РАЗДЕЛ III. ПЛАВАНИЕ СУДОВ ПРИ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ

Правило 19. Плавание судов при ограниченной видимости

(a) Это Правило относится к судам, не находящимся на виду друг у друга при плавании в районах ограниченной видимости или вблизи таких районов.

(b) Каждое судно должно следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости. Судно с механическим двигателем должно держать свои машины готовыми к немедленному маневру.

(c) При выполнении Правил раздела I этой части следует тщательно сообразовывать свои действия с преобладающими обстоятельствами и условиями ограниченной видимости.

(d) Судно, которое обнаружило присутствие другого судна, только с помощью радиолокатора, должно определить, развивается ли ситуация чрезмерного сближения и/или существует ли опасность столкновения.

Если это так, то оно должно своевременно предпринять действие для расхождения, причем, если этим действием является изменение курса, то, насколько это возможно, следует избегать:

- (i) изменения курса влево, если другое судно находится впереди траверза и не является обгоняемым;
- (ii) изменения курса в сторону судна, находящегося на траверзе или позади траверза.

(e) За исключением случаев, когда установлено, что опасности столкновения нет, каждое судно, которое услышит, по-видимому, впереди своего траверза, туманный сигнал другого судна или которое не может предотвратить чрезмерного сближения с другим судном, находящимся впереди траверза, должно уменьшить ход до минимального, достаточного для удержания судна

на курсе. Оно должно, если это необходимо, остановить движение и в любом случае следовать с крайней осторожностью до тех пор, пока не минует опасность столкновения.

ЧАСТЬ С. ОГНИ И ЗНАКИ

Правило 20. ПРИМЕНЕНИЕ

- (a) Правила этой части должны соблюдаться при любой погоде.
- (b) Правила, относящиеся к огням, должны соблюдаться от захода до восхода солнца, и в течение этого времени не должны выставляться другие огни, кроме таких огней, которые не могут быть ошибочно приняты за огни, предписанные этими Правилами, или не ухудшают их видимость и отличительные характеристики, или не служат помехой для должного наблюдения.
- (c) Огни, предписанные настоящими Правилами, должны, если они имеются на судне, также выставляться от восхода до захода солнца в условиях ограниченной видимости и могут выставляться при всех других обстоятельствах, когда это будет сочтено необходимым.
- (d) Правила, относящиеся к знакам, должны соблюдаться днем.
- (e) Огни и знаки, предписанные этими Правилами, должны соответствовать требованиям Приложения I к настоящим Правилам.

Правило 21. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- (a) «Топовый огонь» представляет собой белый огонь, расположенный в диаметральной плоскости судна, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 225° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до $22,5^\circ$ позади траверза каждого борта.
- (b) «Бортовые огни» представляют собой зеленый огонь на правом борту и красный огонь на левом борту; каждый из этих огней освещает непрерывным светом дугу горизонта в $112,5^\circ$ и установлен таким образом, чтобы светить от направления прямо по носу до $22,5^\circ$ позади траверза соответствующего борта. На судне длиной менее 20 м бортовые огни могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом в диаметральной плоскости судна.
- (c) «Кормовой огонь» представляет собой белый огонь, расположенный, насколько это практически возможно, ближе к корме судна, освещаящий непрерывным светом дугу горизонта в 135° и установленный таким образом, чтобы светить от направления прямо по корме до $67,5^\circ$ в сторону каждого борта.
- (d) «Буксировочный огонь» представляет собой желтый огонь, имеющий такие же характеристики, как и «кормовой огонь», описанный в пункте (c) этого Правила.
- (e) «Круговой огонь» представляет собой огонь, освещаящий непрерывным светом дугу горизонта в 360° .
- (f) «Проблесковый огонь» представляет собой огонь, дающий проблески через регулярные интервалы с частотой 120 или более проблесков в минуту.

Правило 22. ВИДИМОСТЬ ОГНЕЙ

Огни, предписанные этими Правилами, должны иметь интенсивность, указанную в разделе 8 Приложения I к этим Правилам, с тем чтобы огни были видимы на следующих минимальных расстояниях:

(a) на судах длиной 50 м или более:

- топовый огонь — 6 миль;
- бортовой огонь — 3 мили;
- кормовой огонь — 3 мили;
- буксировочный огонь — 3 мили;
- белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 3 мили;

(b) на судах длиной 12 м и более, но менее 50 м:

- топовый огонь — 5 миль, но если длина судна менее 20 м — 3 мили;
- бортовой огонь — 2 мили;
- кормовой огонь — 2 мили;
- буксировочный огонь — 2 мили;
- белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 2 мили;

(c) на судах длиной менее 12 м:

- топовый огонь — 2 мили;
- бортовой огонь — 1 миля;
- кормовой огонь — 2 мили;
- буксировочный огонь — 2 мили;
- белый, красный, зеленый или желтый круговой огонь — 2 мили.

Правило 23. СУДА С МЕХАНИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ НА ХОДУ

(a) Судно с механическим двигателем на ходу должно выставлять:

- (i) топовый огонь впереди;
- (ii) второй топовый огонь позади и выше переднего топового огня, однако судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставлять такой огонь;
- (iii) бортовые огни;
- (iv) кормовой огонь.

(b) Судно на воздушной подушке, находящееся в неводоизмещающем состоянии, в дополнение к огням, предписанным пунктом (a) этого Правила, должно выставлять круговой проблесковый желтый огонь.

(c) Судно с механическим двигателем длиной менее 7 м, имеющее максимальную скорость не более 7 уз, может вместо огней, предписанных пунктом (a) этого Правила, выставлять белый круговой огонь. Такое судно, если это практически возможно, выставляет также бортовые огни.

Правило 24. СУДА, ЗАНЯТЫЕ БУКСИРОВКОЙ И ТОЛКАНИЕМ

(a) Судно с механическим двигателем, занятое буксировкой, должно выставлять:

- (i) вместо огня, предписанного Правилом 23 (a) (i), два топовых огня впереди, расположенные по вертикальной линии. Если длина буксира,

измеренная от кормы буксирующего судна до кормы буксируемого, превышает 200 м — три таких огня;

- (ii) бортовые огни;
- (iii) кормовой огонь;
- (iv) буксировочный огонь, расположенный по вертикальной линии над кормовым огнем;
- (v) ромбовидный знак на наиболее видном месте, если длина буксира превышает 200 м.

(b) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и выставлять огни, предписанные Правилом 23.

(c) Судно с механическим двигателем, толкающее вперед или буксирующее лагом другое судно, должно, если оно не является частью сочененного судна, выставлять:

- (i) вместо огня, предписанного Правилом 23 (a) (i), два топовых огня впереди, расположенные по вертикальной линии;
- (ii) бортовые огни;
- (iii) кормовой огонь.

(d) Судно с механическим двигателем, к которому применяются пункты (a) и (c) этого Правила, должно также соблюдать Правило 23 (a) (ii).

(e) Буксируемое судно или буксируемый объект должны выставлять:

- (i) бортовые огни;
- (ii) кормовой огонь;
- (iii) ромбовидный знак на наиболее видном месте, если длина буксира превышает 200 м.

(f) Любое количество буксируемых лагом или толкаемых судов в группе должно быть освещено как одно судно:

- (i) судно, толкаемое вперед, если оно не является частью сочененного судна, должно выставлять в передней части бортовые огни;
- (ii) судно, буксируемое лагом, должно выставлять кормовой огонь и в передней части — бортовые огни.

(g) Если по какой-либо существенной причине буксируемое судно или буксируемый объект не могут выставлять огни, предписанные пунктом (e) этого Правила, должны быть приняты все возможные меры для того, чтобы осветить буксируемое судно или буксируемый объект или по крайней мере указать на присутствие неосвещенного судна или объекта.

Правило 25. ПАРУСНЫЕ СУДА НА ХОДУ И СУДА НА ВЕСЛАХ

(a) Парусное судно на ходу должно выставлять:

- (i) бортовые огни;
- (ii) кормовой огонь.

(b) На парусном судне длиной менее 12 м огни, предписанные пунктом (a) этого Правила, могут быть скомбинированы в одном фонаре, выставляемом на топе или около топа мачты на наиболее видном месте.

(c) Парусное судно на ходу может, в дополнение к огням, предписанным пунктом (a) этого Правила, выставлять на топе или около топа мачты на наи-

более видном месте два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть красным, а нижний — зеленым, но эти огни не должны выставляться вместе с комбинированным фонарем, разрешенным в соответствии с пунктом (b) этого Правила.

(d) (i) Парусное судно длиной менее 7 м, если это практически возможно, должно выставлять огни, предписанные пунктами (a) или (b), но, если это судно их не выставляет, оно должно иметь наготове электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

(ii) Судно, идущее на веслах, может выставлять огни, предписанные этим Правилом для парусных судов, но, если оно их не выставляет, оно должно иметь наготове электрический фонарик или зажженный фонарь с белым огнем, который должен заблаговременно выставляться для предупреждения столкновения.

(e) Судно, идущее под парусом и в то же время приводимое в движение механической установкой, должно выставлять впереди на наиболее видном месте знак в виде конуса вершиной вниз.

Правило 26. Рыболовные суда

(a) Судно, занятное ловом рыбы, когда оно на ходу или на якоре, должно выставлять только огни и знаки, предписанные этим Правилом.

(b) Судно, занятное тралением, т.е. протаскиванием драги или другого орудия лова в воде, должно выставлять:

- (i) два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть зеленым, а нижний — белым, или знак, состоящий из двух конусов вершинами вместе, расположенных по вертикальной линии один над другим; судно длиной менее 20 м вместо этого знака может выставлять корзину;
- (ii) топовый огонь позади и выше зеленого кругового огня; судно длиной менее 50 м не обязано, но может выставлять такой огонь;
- (iii) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, — бортовые огни и кормовой огонь.

(c) Судно, занятное ловом рыбы, за исключением судов, занятых тралением, должно выставлять:

- (i) два круговых огня, расположенные по вертикальной линии, верхний из которых должен быть красным, а нижний — белым, или знак, состоящий из двух конусов вершинами вместе, расположенных по вертикальной линии один над другим; судно длиной менее 20 м вместо этого знака может выставлять корзину;
- (ii) если выметанные снасти простираются в море по горизонтали более чем на 150 м от судна, то в направлении этих снастей — белый круговой огонь или знак в виде конуса вершиной вверх;
- (iii) если это судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, — бортовые огни и кормовой огонь.

(d) Судно, занятное ловом рыбы вблизи других судов, занятых ловом рыбы, может выставлять дополнительные сигналы, описанные в Приложении II к этим Правилам.

(e) Судно, не занятное ловом рыбы, не должно выставлять огни и знаки, предписанные этим Правилом, оно должно выставлять только огни и знаки, предписанные для судов соответствующей длины.

Правило 27. Суда, лишенные возможности управляться или ограниченные в возможности маневрировать

(a) Судно, лишенное возможности управляться, должно выставлять:

- (i) два красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте;
- (ii) два шара или подобных знака, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте;
- (iii) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, — бортовые огни и кормовой огонь.

(b) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, за исключением судна, занятого тралением мин, должно выставлять:

- (i) три круговых огня, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний — белым;
- (ii) три знака, расположенные по вертикальной линии на наиболее видном месте. Верхний и нижний из этих знаков должны быть шарами, а средний — ромбом;
- (iii) если судно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом (i), — топовые огни, бортовые огни и кормовой огонь;
- (iv) если судно стоит на якоре, то в дополнение к огням или знакам, предписанным подпунктами (i) и (ii), огонь, огни или знак, предписанные Правилом 30.

(c) Судно, занятное такой буксировочной операцией, которая делает для него невозможным отклонение от своего курса, должно, в дополнение к огням или знакам, предписанным подпунктами (i) и (ii) пункта (b) этого Правила, выставлять огни или знак, предписанные Правилом 24 (a).

(d) Судно, занятое дноуглубительными работами или подводными операциями, когда оно ограничено в возможности маневрировать, должно выставлять огни и знаки, предписанные пунктом (b) этого Правила, и, если существует препятствие для прохода другого судна, должно дополнительно выставлять:

- (i) два красных круговых огня или два шара, расположенные по вертикальной линии, — для указания стороны, на которой существует препятствие;
- (ii) два зеленых круговых огня или два ромба, расположенные по вертикальной линии, — для указания стороны, с которой может пройти другое судно;
- (iii) если оно имеет ход относительно воды, то в дополнение к огням, предписанным этим пунктом, — топовые огни, бортовые огни и кормовой огонь;
- (iv) судно, на которое распространяются требования этого пункта, должно, когда оно стоит на якоре, выставлять огни или знаки, предписанные подпунктами (i) и (ii), вместо огней или знака, предписанных Правилом 30.

(e) Если размеры судна, занятого водолазными работами, практически не позволяют выставлять знаки, предписанные пунктом (d) этого Правила, то должен выставляться флаг А по Международному своду сигналов, изготовленный в виде жесткого щита высотой не менее 1 м. Должны быть приняты меры к тому, чтобы обеспечить круговую видимость этого флага.

(f) Судно, занятое тралением мин, в дополнение к огням, предписанным Правилом 23, должно выставлять три зеленых круговых огня или три шара. Один из этих огней или знаков должен выставляться на клотике фок-мачты или вблизи от него, а два других — на ноках фока-рея. Эти огни или знаки указывают, что другому судну опасно подходить ближе чем на 1000 м к корме или на 500 м к любому борту минного тральщика.

(g) Суда длиной менее 7 м не обязаны выставлять огни, предписанные этим Правилом.

(h) Сигналы, предписанные этим Правилом, не являются сигналами судов, терпящих бедствие и требующих помощи. Такого рода сигналы приведены в Приложении IV к настоящим Правилам.

Правило 28. Суда, стесненные своей осадкой

Судно, стесненное своей осадкой, в дополнение к огням, предписанным Правилом 23 для судов с механическим двигателем, может выставлять на наиболее видном месте три красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии, или цилиндр.

Правило 29. Лоцманские суда

(a) Судно при исполнении лоцманских обязанностей должно выставлять:

- (i) на топе мачты или вблизи от него — два круговых огня, расположенные по вертикальной линии; верхний из этих огней должен быть белым, а нижний — красным;
- (ii) если оно на ходу, то дополнительно — бортовые огни и кормовой огонь;
- (iii) если оно стоит на якоре, то в дополнение к огням, предписанным подпунктом (i), — якорный огонь, огни или знак.

(b) Лоцманское судно, не занятное исполнением лоцманских обязанностей, должно выставлять огни или знаки, предписанные для подобного судна соответствующей длины.

Правило 30. Суда на якоре и суда на мели

(a) Судно на якоре должно выставлять на наиболее видном месте:

- (i) в носовой части судна — белый круговой огонь или шар;
- (ii) на корме или вблизи от нее и ниже огня, предписанного подпунктом (i), — белый круговой огонь.

(b) Судно длиной менее 50 м может выставлять на наиболее видном месте белый круговой огонь вместо огней, предписанных пунктом (a) этого Правила.

(c) Судно на якоре может, а судно длиной более 100 м должно использовать также имеющиеся рабочие или другие равноценные огни для освещения своих палуб.

(d) Судно на мели должно выставлять огни, предписанные пунктом (a) или (b) этого Правила, и, кроме того, на наиболее видном месте:

- (i) два красных круговых огня, расположенные по вертикальной линии;
- (ii) три шара, расположенные по вертикальной линии.

(e) Судно длиной менее 7 м на якоре или на мели, когда оно не находится в узком проходе, на фарватере, якорном месте или вблизи от них, а также в районах, где обычно плавают другие суда, не обязано выставлять огни или знаки, предписанные пунктами (a), (b) или (d) этого Правила.

Правило 31. ГИДРОСАМОЛЕТЫ

Если гидросамолет практически не может выставлять огни или знаки, которые по своим характеристикам или расположению отвечали бы требованиям Правил этой части, он должен выставлять огни или знаки, которые по своим характеристикам и расположению были бы настолько близки к требованиям Правил, насколько это возможно.

ЧАСТЬ Д. ЗВУКОВЫЕ И СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ

Правило 32. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

(a) Слово «свисток» означает любое звукосигнальное устройство, могущее подавать предписанные звуки и соответствующее техническим требованиям Приложения III к настоящим Правилам.

(b) Термин «короткий звук» означает звук продолжительностью около 1 сек.

(c) Термин «продолжительный звук» означает звук продолжительностью от 4 до 6 сек.

Правило 33. ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПОДАЧИ ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

(a) Судно длиной 12 м или более должно быть снабжено свистком и колоколом, а судно длиной 100 м или более должно, кроме того, быть снабжено гонгом, тон и звучание которого не могли бы быть приняты за звук колокола. Свисток, колокол и гонг должны соответствовать требованиям Приложения III к настоящим Правилам. Колокол и/или гонг могут быть заменены другими устройствами, имеющими такие же соответствующие звуковые характеристики, причем всегда должна быть предусмотрена возможность подачи требуемых сигналов вручную.

(b) Судно длиной менее 12 м не обязано иметь звукосигнальные устройства, предписанные пунктом (a) этого Правила, и если такое судно не имеет их, то оно должно быть снабжено другими средствами подачи эффективного звукового сигнала.

Правило 34. СИГНАЛЫ МАНЕВРОУКАЗАНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

(a) Когда суда находятся на виду друг у друга, то судно с механическим двигателем на ходу, маневрируя так, как это разрешается или требуется настоящими Правилами, должно показать свой маневр сигналами, подаваемыми свистком следующим образом:

- один короткий звук означает «Я изменяю свой курс вправо»;
- два коротких звука означают «Я изменяю свой курс влево»;
- три коротких звука означают «Мои движители работают на задний ход».

(b) Судно может сопровождать звуковые сигналы, предписанные пунктом (a) этого Правила, световыми сигналами, повторяемыми в течение всего маневра;

- (i) эти световые сигналы должны иметь следующее значение:
 - один проблеск означает «Я изменяю свой курс вправо»;
 - два проблеска означают «Я изменяю свой курс влево»;
 - три проблеска означают «Мои движители работают на задний ход».
- (ii) продолжительность каждого проблеска должна быть около 1 сек., интервал между проблесками — около 1 сек., интервал между последовательными сигналами — не менее 10 сек.;
- (iii) используемый для такого сигнала огонь, если он установлен, должен быть белым круговым огнем, видимым на расстоянии не менее 5 миль, и должен соответствовать требованиям Приложения I к настоящим Правилам.

(c) Когда суда находятся на виду друг у друга в узком проходе или на фарватере, то:

- (i) судно, намеревающееся обгонять другое судно, должно в соответствии с Правилом 9 (e) (i) показать свое намерение следующими сигналами, подаваемыми свистком:
 - два продолжительных звука и вслед за ними один короткий звук, которые означают «Я намереваюсь обгонять Вас по правому борту»;
 - два продолжительных звука и вслед за ними два коротких звука, которые означают «Я намереваюсь обгонять Вас по левому борту»;
- (ii) судно, которое намереваются обгонять, должно, действуя в соответствии с Правилом 9 (e) (i), подтвердить свое согласие следующим сигналом, подаваемым свистком в указанной последовательности:
 - один продолжительный, один короткий, один продолжительный и один короткий звук.

(d) Когда суда, находящиеся на виду друг у друга, сближаются и по какой-либо причине одно из них не может понять намерений или действий другого судна или сомневается в том, предпринимает ли это другое судно достаточное действие для предупреждения столкновения, оно должно немедленно сообщить об этом подачей по меньшей мере пяти коротких и частых звуков свистком. Такой сигнал может сопровождаться световым сигналом, состоящим по меньшей мере из пяти коротких и частых проблесков.

(e) Судно, приближающееся к изгибу или к такому участку прохода или фарватера, где другие суда могут быть не видны из-за наличия препятствий, должно подавать один продолжительный звук. Любое приближающееся судно, находящееся в пределах слышимости за изгибом или препятствием, должно отвечать на такой сигнал одним продолжительным звуком.

(f) Если на судне свистки установлены на расстоянии более 100 м друг от друга, то для подачи сигналов маневроуказания и предупреждения должен использоваться только один свисток.

Правило 35. Звуковые сигналы при ограниченной видимости

В районах ограниченной видимости или вблизи таких районов, днем или ночью, сигналы, предписанные этим Правилом, должны подаваться следующим образом:

(a) Судно с механическим двигателем, имеющее ход относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин. один продолжительный звук.

(b) Судно с механическим двигателем на ходу, но остановившееся и не имеющее хода относительно воды, должно подавать через промежутки не более 2 мин. два продолжительных звука с промежутком между ними около 2 сек.

(c) Судно, лишенное возможности управляться или ограниченное в возможности маневрировать, судно, стесненное своей осадкой, парусное судно, судно, занятое ловом рыбы, и судно, буксирующее или толкающее другое судно, должны вместо сигналов, предписанных пунктами (a) или (b) этого Правила, подавать через промежутки не более двух минут три последовательных звука, а именно — один продолжительный и вслед за ним два коротких звука.

(d) Буксируемое судно, а если буксируется больше одного судна, то последнее из них, если на нем находится команда, должно через промежутки не более 2 мин. подавать четыре последовательных звука, а именно — один продолжительный и вслед за ним три коротких звука. По возможности, этот сигнал должен быть подан немедленно после сигнала буксирующего судна.

(e) Если толкающее судно и судно, толкаемое вперед, жестко соединены в сочлененное судно, они должны рассматриваться как судно с механическим двигателем и подавать сигналы, предписанные пунктами (a) или (b) этого Правила.

(f) Судно на якоре должно через промежутки не более 1 мин. учащенно звонить в колокол приблизительно в течение 5 сек. На судне длиной 100 м или более этот сигнал колоколом должен подаваться на носовой части и немедленно вслед за ним на кормовой части учащенный сигнал гонгом в течение 5 сек. Судно на якоре может для предупреждения приближающихся судов о своем местонахождении и о возможности столкновения дополнительно подавать три последовательных звука свистком, а именно: один короткий, один продолжительный и один короткий.

(g) Судно на мели должно подавать сигнал колоколом и, если требуется, гонгом, как это предписано пунктом (f) этого Правила, и дополнительно подавать три отдельных отчетливых удара в колокол непосредственно перед каждым учащенным звоном в колокол и после него. Судно на мели может дополнительно подавать соответствующий сигнал свистком.

(h) Судно длиной менее 12 м не обязано подавать вышеупомянутые сигналы, но если оно их не подает, то оно должно подавать другой эффективный звуковой сигнал через промежутки более 2 мин.

(i) Лоцманская суда, когда оно находится при исполнении своих лоцманских обязанностей, в дополнение к сигналам, предписанным пунктами (a), (b) или (f) этого Правила, может подавать опознавательный сигнал, состоящий из четырех коротких звуков.

Правило 36. Сигналы для привлечения внимания

Любое судно при необходимости привлечь внимание другого судна может подавать световые или звуковые сигналы, но такие, которые не могли бы быть по ошибке приняты за сигналы, установленные этими Правилами, или может направлять луч прожектора в сторону опасности, но так, чтобы это не мешало другим судам.

Правило 37. Сигналы бедствия

Когда судно терпит бедствие и требует помощи, оно должно использовать или выставлять сигналы, предписанные Приложением IV к настоящим Правилам.

ЧАСТЬ Е. ИЗЪЯТИЯ

Правило 38. Изъятия

Любое судно (или тип судов), киль которого заложен или которое находится на соответствующей стадии постройки до вступления настоящих Правил в силу, при условии, что оно соответствует требованиям международных Правил для предупреждения столкновений судов в море 1960 г., может быть освобождено от выполнения настоящих Правил в отношении:

- (a) установки огней, имеющих дальность видимости, предписанную Правилом 22, — на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (b) установки огней с цветовыми характеристиками, предписанными в разделе 7 Приложения I к этим Правилам, — на срок до четырех лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (c) перестановки огней в связи с переходом от стандартной английской системы единиц к метрической и округлением измеряемых величин — на все время;
- (d) (i) перестановки топовых огней на судах длиной менее 150 м в соответствии с предписаниями раздела 3 (a) Приложения I — на все время;
(ii) перестановки топовых огней на судах длиной 150 м или более в соответствии с предписаниями раздела 3 (a) Приложения I — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (e) перестановки топовых огней в соответствии с предписаниями раздела 2 (b) Приложения I — на срок [до] 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (f) перестановки бортовых огней в соответствии с предписаниями раздела 3 (b) Приложения I — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу;
- (g) требований к звукосигнальным устройствам, предписанных Приложением III, — на срок до 9 лет после даты вступления настоящих Правил в силу.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

РАСПОЛОЖЕНИЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОГНЕЙ И ЗНАКОВ

1. *Определение*

Термин «высота над корпусом» означает высоту над самой верхней непрерывной палубой.

2. *Вертикальное расположение огней и расстояния между ними*

(a) На судне с механическим двигателем длиной 20 м или более топовые огни должны быть расположены следующим образом:

- (i) передний топовый огонь, или если имеется только один топовый огонь, то этот огонь — на высоте не менее 6 м над корпусом, а если ширина судна превышает 6 м, то на высоте над корпусом не менее этой ширины, однако нет необходимости, чтобы этот огонь находился на высоте более 12 м над корпусом;
- (ii) если судно несет два топовых огня, то задний из них должен быть по меньшей мере на 4,5 м выше по вертикальной линии, чем передний огонь.

(b) Вертикальное расстояние между топовыми огнями судов с механическим двигателем должно быть таким, чтобы при всех нормальных условиях дифферента задний огонь был виден выше переднего и раздельно от него на расстоянии 1000 м от форштевня, если смотреть от уровня моря.

(c) Топовый огонь судна с механическим двигателем длиной 12 м и более, но менее 20 м, должен быть расположен на высоте не менее 2,5 м над планширем.

(d) Судно с механическим двигателем длиной менее 12 м может нести самый верхний огонь на высоте менее 2,5 м над планширем. Однако, если оно несет топовый огонь дополнительно к бортовым и кормовому, то такой топовый огонь должен быть расположен по меньшей мере на 1 м выше бортовых огней.

(e) Один из двух или трех топовых огней, предписанных для судна с механическим двигателем, когда оно буксирует или толкает другое судно, должен быть расположен в том же месте, что и передний топовый огонь судна с механическим двигателем.

(f) При всех обстоятельствах топовый огонь или огни должны быть расположены таким образом, чтобы они были отчетливо видны над всеми другими огнями и конструкциями.

(g) Бортовые огни судна с механическим двигателем должны быть расположены на высоте над корпусом не более, чем три четверти высоты переднего топового огня. Они не должны располагаться настолько низко, чтобы их видимости мешали палубные огни.

(h) Бортовые огни, если они в комбинированном фонаре и когда их несет судно с механическим двигателем длиной менее 20 м, должны быть расположены не менее, чем на 1 м ниже топового огня.

(i) В тех случаях, когда Правила предписывают, чтобы судно несло два или три огня по вертикальной линии, расстояния между огнями должны быть следующими:

- (i) на судне длиной 20 м и более расстояние между такими огнями должно быть не менее 2 м, и нижний из них должен быть на высоте не менее 4 м над корпусом; это последнее требование не распространяется на случай, когда судно несет кормовой огонь совместно с буксировочным;
- (ii) на судне длиной менее 20 м расстояние между такими огнями должно быть не менее 1 м и нижний из них должен быть на высоте не менее 2 м над планширем; это последнее требование не распространяется на случаи, когда судно несет кормовой огонь совместно с буксировочным;
- (iii) если судно несет три огня, то они должны располагаться на равных расстояниях друг от друга.

(j) Нижний из двух круговых огней, предписанных для судна, занятого ловом рыбы, должен быть расположен над бортовыми огнями на высоте, не меньшей, чем двойное расстояние по вертикали между этими круговыми огнями.

(k) Когда судно выставляет два якорных огня, то носовой якорный огонь должен быть выше кормового не менее, чем на 4,5 м. На судне длиной 50 м или более носовой якорный огонь должен быть на высоте не менее 6 м над корпусом.

3. Горизонтальное расположение огней и расстояния между ними

(a) Если для судна с механическим двигателем предписаны два топовых огня, то горизонтальное расстояние между ними должно быть не менее половины длины судна, однако нет необходимости, чтобы оно превышало 100 м. Передний огонь должен быть расположен от форштевня на расстоянии, не превышающем четверти длины судна.

(b) На судне длиной 20 м или более бортовые огни не должны располагаться перед передним топовым огнем. Они должны быть расположены на бортах или вблизи бортов судна.

4. Расположение информационно-указательных огней и знаков на рыболовных судах и судах, занятых дноуглубительными или подводными работами

(a) Огонь, предписанный Правилом 26 (c) (ii) для указания направления выметанных снастей с судна, занятого ловом рыбы, должен быть расположен на расстоянии не менее 2 м и не более 6 м по горизонтали от двух красного и белого круговых огней, предписанных Правилом 26 (c) (i), и при этом указанный огонь должен быть расположен не выше белого и не ниже бортовых огней.

(b) Огни и знаки судна, занятого дноуглубительными или подводными работами, предписанные Правилом 27 (d) (i) и (ii) для указания стороны, на которой существует препятствие, и/или стороны, с которой может безопасно пройти другое судно, должны быть расположены на максимально возможном удалении по горизонтали, но ни в коем случае не находиться на расстоянии менее 2 м от огней и знаков, предписанных Правилом 27 (b) (i) и (ii). Верхний из этих огней или знаков ни в коем случае не должен быть расположен выше нижнего из трех огней или знаков, предписанных Правилом 27 (b) (i) и (ii).

5. Щиты для бортовых огней

Бортовые огни должны быть оборудованы со стороны, обращенной к диаметральной плоскости судна, щитами, окрашенными в черный матовый цвет, и должны удовлетворять требованиям раздела 9 настоящего Приложения. Если используется комбинированный фонарь с одной вертикальной нитью накала и очень узкой перегородкой между зеленой и красной секциями фонаря, установка наружных щитов не требуется.

6. Знаки

(a) Знаки должны быть черного цвета и следующих размеров:

- (i) шар должен иметь диаметр не менее 0,6 м;
- (ii) конус должен иметь диаметр в основании не менее 0,6 м и высоту, равную его диаметру;
- (iii) цилиндр должен иметь диаметр не менее 0,6 м и высоту, равную его двойному диаметру;
- (iv) ромб должен состоять из двух конусов с общим основанием. Размеры конусов должны соответствовать требованиям подпункта (ii).

(b) Вертикальное расстояние между знаками должно быть по меньшей мере 1,5 м.

(c) На судне длиной менее 20 м могут использоваться знаки меньших размеров применительно к размерениям судна и расстояние между знаками может быть соответственно уменьшено.

7. Цветовые характеристики огней

Цветовые характеристики всех огней, предписанных настоящими Правилами, должны соответствовать нижеследующим стандартам, которые находятся в пределах

областей диаграммы, установленных для каждого цвета Международной светотехнической комиссией (СЖЕ).

Границы области для каждого цвета определяются следующими координатами:

(i) *Белый*

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) *Зеленый*

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

(iii) *Красный*

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

(iv) *Желтый*

x	0,612	0,618	0,585	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. Сила света огней

(a) Минимальная сила света огней должна рассчитываться по формуле:

$$l = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$$

где l — сила света в эксплуатационных условиях в канделях;

T — световой порог 2×10^{-7} люкса;

D — дальность видимости огня (дальность освещения) в морских милях;

K — коэффициент пропускания атмосферы.

Значение коэффициента K для предписанных огней должно быть 0,8, что соответствует метеорологической видимости, равной приблизительно 13 морским милям.

(b) Некоторые значения силы света, вычисленные по указанной формуле, представлены в следующей таблице.

<i>Дальность видимости огня (дальность освещения) в морских милях</i>	<i>Сила света огня в канделях при K = 0,8</i>	
	<i>D</i>	<i>I</i>
1		0,9
2		4,3
3		12
4		27
5		52
6		94

ПРИМЕЧАНИЕ: Максимальную силу света огней следует ограничивать во избежание чрезмерного слепящего блеска.

9. Горизонтальные секторы

(a) (i) Установленные на судне бортовые огни должны обеспечивать в направлении по носу минимальную требуемую силу света. Эта сила света должна уменьшаться так, чтобы в пределах от 1° до 3° за границами установленных секторов свет практически исчез.

(ii) Минимальная требуемая сила света кормовых, топовых и бортовых огней должна обеспечиваться по дуге горизонта в пределах, предписанных Правилом 21 секторов, не доходя 5° до границы сектора в направлении $22,5^\circ$ позади траверза. Далее сила света может уменьшаться до 50% на границе сектора; затем она должна постепенно уменьшаться с тем, чтобы в пределах 5° за границей сектора свет практически исчез.

(b) Круговые огни должны быть расположены таким образом, чтобы их не затемняли мачты, стеньги или конструкции в пределах угловых секторов более 6° . Это требование не распространяется на якорные огни, которые нет необходимости выставлять на чрезмерной высоте над корпусом.

10. Вертикальные секторы

(a) Электрические огни, за исключением огней для парусных судов, должны обеспечивать в вертикальных секторах:

- (i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах 5° выше и ниже горизонтальной плоскости;
- (ii) по меньшей мере 60% требуемой минимальной силы света в пределах $7,5^{\circ}$ выше и ниже горизонтальной плоскости.

(b) Электрические огни для парусных судов должны обеспечивать в вертикальных секторах:

- (i) по меньшей мере требуемую минимальную силу света в пределах 5° выше и ниже горизонтальной плоскости;
- (ii) по меньшей мере 50% требуемой минимальной силы света в пределах 25° выше и ниже горизонтальной плоскости.

(c) Для неэлектрических огней эти требования должны выполняться настолько, насколько это возможно.

11. Сила света неэлектрических огней

Минимальная сила света неэлектрических огней должна, насколько возможно, соответствовать значениям силы света, указанным в таблице раздела 8.

12. Огонь маневроуказания

Независимо от положений пункта 2 (f) этого Приложения, огонь маневроуказания, предусмотренный Правилом 34 (b), должен быть расположен в той же самой продольной вертикальной плоскости, что и топовый огонь или огни, и, насколько это практически возможно, на высоте не менее 2 м по вертикали выше переднего топового огня. При этом огонь маневроуказания должен быть расположен по вертикали не менее, чем на 2 м выше или ниже заднего топового огня. На судне, которое имеет только один топовый огонь, огонь маневроуказания, если он имеется, должен быть установлен на наиболее видном месте в расстоянии не менее 2 м по вертикали от топового огня.

13. Одобрение

Конструкция фонарей и знаков, а также установка фонарей на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа того государства, где зарегистрировано данное судно.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ ДЛЯ СУДОВ, ЗАНЯТЫХ ЛОВОМ РЫБЫ ВБЛИЗИ ДРУГ ОТ ДРУГА

1. Общее указание

Огни, указанные в этом Приложении, если они выставляются в соответствии с Правилом 26 (d), должны быть расположены на наиболее видном месте на расстоянии не менее 0,9 м в сторону от огней, предписанных Правилом 26 (b) (i) и (c) (i), и ниже этих огней. Эти огни должны быть круговыми и видимыми на расстояние не менее 1 мили, но на меньшее расстояние, чем огни, предписанные настоящими Правилами для судов, занятых ловом рыбы.

2. Сигналы для судов, занятых тралением

(a) Суда, занятые тралением, независимо от того, используют ли они донные или пелагические снасти, могут выставлять:

- (i) когда они выметывают снасти — два белых огня, расположенные по вертикальной линии;
- (ii) когда они выбирают снасти — белый огонь над красным, расположенные по вертикальной линии;
- (iii) когда снасть зацепилась за препятствие — два красных огня, расположенные по вертикальной линии.

(b) Каждое судно, занятное парным тралением, может показывать:

- (i) ночью — луч прожектора, направляемый вперед и в сторону другого судна этой пары;
- (ii) когда суда выметывают или выбирают снасти, или когда их снасти зацепились за препятствие — огни, предписанные пунктом 2 (a) этого Приложения.

3. Сигналы для судов, производящие лов рыбы кошельковыми неводами

Суда, производящие лов рыбы кошельковыми неводами, могут выставлять два желтых огня, расположенные по вертикальной линии. Эти огни должны попеременно давать проблески каждую секунду, причем продолжительность света и затемнения должна быть одинаковой. Эти огни могут быть выставлены только тогда, когда движение судна затруднено его рыболовными снастями.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗВУКОСИГНАЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ

1. Свистки

(a) Частоты и дальность слышимости. Основная частота сигнала должна быть в пределах 70-700 гц. Дальность слышимости сигнала должна определяться такими частотами, которые могут включать основную и/или одну или несколько более высоких частот в пределах 180-700 гц ($\pm 1\%$), обеспечивающих уровни звукового давления, указанные в параграфе 1 (c) этого Приложения.

(b) Пределы основных частот. Чтобы обеспечить достаточно большое разнообразие характеристик свистков, основная частота должна находиться в следующих пределах:

- (i) 70-200 гц для судна длиной 200 м и более;
- (ii) 130-350 гц для судна длиной 75 м и более, но меньше 200 м;
- (iii) 250-700 гц для судна длиной менее 75 м.

(c) Сила звука и дальность слышимости сигнала. Установленный на судне свисток должен обеспечивать в направлении максимума силы звука и на расстоянии 1 м от него такой уровень звукового давления, который по крайней мере в одной $\frac{1}{3}$ октавной полосе в диапазоне частот 180-700 гц ($\pm 1\%$) был бы не меньше, чем соответствующее значение, приведенное в нижеследующей таблице.

Длина судна в метрах	Уровень на расстоянии 1 м в $\frac{1}{3}$ октавной полосе в децибелах, отнесенный к $2 \times 10^5 / \text{см}^2$	Дальность слышимости в морских милях
200 или более	143	2
75 и более, но менее 200	138	1,5
20 и более, но менее 75	130	1
Менее 20	120	0,5

Дальность слышимости в приведенной таблице дается для сведения и приблизительно является той дальностью, на которой свисток можно услышать в направлении максимума силы звука с 90% вероятностью в условиях спокойной атмосферы на борту судна со средним уровнем шума в местах прослушивания (принимая средний

уровень шума 68 дБ в октавной полосе с центром 250 гц и 63 дБ — в октавной полосе с центром 500 гц).

Практически дальность, на которой можно услышать свисток, чрезвычайно изменчива и в большой степени зависит от условий погоды; вышеупомянутые табличные значения можно рассматривать как типичные, но при наличии сильного ветра и высоком уровне шума в местах прослушивания дальность слышимости может значительно уменьшаться.

(d) *Звукосигнальные устройства направленного действия.* Уровень звукового давления, создаваемый свистком направленного действия, в любом направлении в горизонтальной плоскости в пределах $\pm 45^\circ$ от направления максимума звука не должен быть ниже, чем на 4 дБ от уровня на основном направлении. Во всех остальных направлениях в горизонтальной плоскости уровень звукового давления не должен быть ниже, чем на 10 дБ от уровня на основном направлении, так чтобы дальность слышимости в любом направлении была бы не меньше половины дальности слышимости на основном направлении. Уровень звукового давления должен измеряться в той $\frac{1}{3}$ октавной полосе, которая определяет дальность слышимости.

(e) *Расположение свистков.* Когда свисток направленного действия применяется в качестве единственного свистка на судне, он должен быть установлен таким образом, чтобы максимальная сила звука была направлена строго вперед.

Свисток должен быть расположен настолько высоко, насколько это практически возможно на судне, чтобы уменьшить помехи распространению звука и свести к минимуму опасность повреждения слуха у экипажа. Уровень звукового давления собственного сигнала судна в местах прослушивания звуковых сигналов не должен быть более 110 дБ (A) и, насколько это возможно, не превышать 100 дБ (A).

(f) *Установка более чем одного свистка.* Если на судне свистки установлены на расстоянии более 100 м друг от друга, то должны быть приняты меры, чтобы они не действовали одновременно.

(g) *Комбинированные звуковые системы.* Если предполагается, что из-за наличия препятствий звуковое поле единичного свистка или одного из свистков, упомянутых в пункте (f) этого Приложения, имеет зону значительного снижения уровня сигнала, то рекомендуется устанавливать комбинированную систему, чтобы устранить влияние этих препятствий. Применительно к настоящим Правилам комбинированная звуковая система должна рассматриваться как один свисток. Свистки комбинированной системы должны быть размещены на расстоянии не более 100 м друг от друга и устроены так, чтобы звучать одновременно. Частоты этих свистков должны между собой отличаться по меньшей мере на 10 гц.

2. Колокол или гонг

(a) *Сила звука сигнала.* Колокол или гонг или иное устройство с аналогичными звуковыми характеристиками должны обеспечивать уровень звукового давления не менее 110 дБ на расстоянии 1 м.

(b) *Конструкция.* Колокола или гонги должны быть изготовлены из коррозионно-стойкого материала и издавать звук чистого тона.

Диаметр раструба колокола должен быть не менее 300 мм для судов длиной более 20 м и не менее 200 мм для судов длиной от 12 до 20 м. Там, где возможно, рекомендуется применять колокол с механическим приводом «языка» для обеспечения постоянной силы звука, но при этом должна быть сохранена возможность звонить в колокол вручную. Масса «языка» должна быть не менее 3% массы колокола.

3. Одобрение

Конструкция звукосигнальных устройств, их характеристики и установка на судне должны отвечать требованиям соответствующего компетентного органа государства, где зарегистрировано данное судно.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ

1. Следующие сигналы, используемые или выставляемые вместе либо раздельно, указывают, что судно терпит бедствие и нуждается в помощи:

- (a) пущечные выстрелы или другие производимые путем взрыва сигналы с промежутками около 1 мин.;
- (b) непрерывный звук любым аппаратом, предназначенным для подачи туманных сигналов;
- (c) ракеты или гранаты, выбрасывающие красные звезды, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;
- (d) сигнал, переданный по радиотелеграфу или с помощью любой другой сигнальной системы, состоящий из сочетания звуков . . . — — . . . (SOS) по азбуке Морзе;
- (e) сигнал, переданный по радиотелефону, состоящий из произносимого вслух слова «Мэйдэй»;
- (f) сигнал бедствия по Международному своду сигналов — NC;
- (g) сигнал, состоящий из квадратного флага с находящимся над ним или под ним шаром или чем-либо похожим на шар;
- (h) пламя на судне (например, от горящей смоляной или мазутной бочки и т.п.);
- (i) красный свет ракеты с парашютом или фальшфейер красного цвета;
- (j) дымовой сигнал — выпуск клубов дыма оранжевого цвета;
- (k) медленное и повторяемое поднятие и опускание рук, вытянутых в стороны;
- (l) радиотелеграфный сигнал тревоги;
- (m) радиотелефонный сигнал тревоги;
- (n) сигналы, передаваемые аварийными радиобуями указания положения.

2. Запрещается применение или выставление любого из вышеуказанных сигналов в иных целях, кроме указания о бедствии и необходимости помощи; не допускается также использование сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.

3. Следует также обращать внимание на соответствующие разделы Международного свода сигналов, Руководства по поиску и спасанию торговых судов, а также на возможность использования следующих сигналов:

- (a) полотнище оранжевого цвета с черным квадратом либо кругом или другим соответствующим символом (для опознавания с воздуха);
- (b) цветное пятно на воде.

[OFFICIAL SPANISH TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE ESPAGNOLE]

CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

Las Partes del presente Convenio,

Deseando mantener un elevado nivel de seguridad en el mar,

Conscientes de la necesidad de revisar y actualizar el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar anejo al Acta final de la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar de 1960,

Habiendo considerado dicho Reglamento a la luz de la experiencia desde que fue aprobado,

Acuerdan:

Artículo I. OBLIGACIONES GENERALES

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

Artículo II. FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

1. El presente Convenio quedará abierto a la firma hasta el 1º de junio de 1973 y posteriormente permanecerá abierto a la adhesión.

2. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia podrán convertirse 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, aprobación o adhesión se efectuará depositando un instrumento a dicho efecto en poder de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante denominada "la Organización") la cual informará a los Gobiernos de los Estados que hayan firmado el presente Convenio, o se hayan adherido al mismo, del depósito de cada instrumento y de la fecha en que se efectuó.

Artículo III. APLICACIÓN TERRITORIAL

1. Las Naciones Unidas, en los casos en que sean la autoridad administradora de un territorio, o cualquier Parte Contratante que sera responsable de las relaciones internacionales de un determinado territorio podrán extender en cualquier momento a dicho territorio la aplicación de este Convenio mediante notificación escrita al Secretario General de la Organización (en adelante denominado "el Secretario General").

2. El presente Convenio se extenderá al territorio mencionado en la notificación a partir de la fecha de recepción 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 especificó 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 comunicada en virtud de este Artículo.

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 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 apartado a) de este párrafo, el presente Convenio no entrará en vigor antes del 1º de enero de 1976.

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. Despues 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 el mar de 1960.

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.

Artículo 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.

Artículo 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 refiera 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.

Artículo 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 él otro plazo más largo.

Artículo 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.

Artículo 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 setenta y dos.

* Se omiten las firmas.

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972

PARTE A. GENERALIDADES

Regla 1. AMBITO 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 flotilla. 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.

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

e) Siempre que el Gobierno interesado considere que un buque de construcción o misión especial no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto en 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 perjudicar la función especial del buque, dicho buque cumplirá con aquellas otras disposiciones sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, que su Gobierno haya establecido como normas que representen el cumplimiento lo más aproximado posible de este Reglamento respecto a dicho buque.

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 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.

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 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.

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 estén haciendo combustible o transbordando 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 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 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 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.

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 I. CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CUALQUIER CONDICIÓN DE VISIBILIDAD

Regla 4. AMBITO 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 escala 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. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.

b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.

d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

- 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 aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

Regla 8. MANIOBRAS PARA EVITAR EL ABORDAJE

a) 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 marineras.

b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio 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 naveguen 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 entrañe 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 adelantar 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 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 eslora inferior a 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.

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

Regla 11. AMBITO 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 cuchillo.

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 viiniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre en una posición tal respecto del buque alcanzado, que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado.
- c) Cuando un buque abrigue dudas de si está alcanzando o no a otro, considerará que lo está haciendo y actuará como buque que alcanza.
- d) Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se da en este Reglamento, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía.

Regla 14. SITUACIÓN “DE VUELTA ENCONTRADA”

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

Regla 15. SITUACIÓN “DE CRUCE”

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

Regla 16. MANIOBRA DEL BUQUE QUE “CEDE EL PASO”

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

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 maniobre en una situación de cruce, de acuerdo con el párrafo a) ii) de esta Regla, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica, no cambiará su rumbo a babor para maniobrar 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.

b) Los buques de vela, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

- i) un buque sin gobierno;
- ii) un buque con capacidad de maniobra restringida;
- iii) un buque dedicado a la pesca.

c) En la medida de lo posible, los buques dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

- i) un buque sin gobierno;
- ii) un buque con capacidad de maniobra restringida.

d) i) Todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida evitará, si las circunstancias del caso lo permiten, estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado, que exhiba las señales de la Regla 28.

ii) Un buque restringido por su calado navegará con particular precaución teniendo muy en cuenta su condición especial.

e) En general, un hidroavión amarrado se mantendrá alejado de todos los buques y evitará estorbar su navegación. No obstante, en aquellas circunstancias en que exista un riesgo de abordaje, cumplirá con las Reglas de esta Parte.

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

Regla 19. CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

a) Esta Regla es de aplicación a los buques que no estén a la vista uno de otro cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida.

b) Todos los buques navegarán a una velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Los buques de propulsión mecánica tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.

c) Todos los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento al cumplir las Reglas de la Sección I de esta Parte.

d) Todo buque que detecte únicamente por medio del radar la presencia de otro buque, determinará si se está creando una situación de aproximación excesiva y/o un riesgo de abordaje. En caso afirmativo maniobrará con suficiente antelación, teniendo en cuenta que si la maniobra consiste en un cambio de rumbo, en la medida de lo posible se evitará lo siguiente:

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 dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.

e) Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer a proa de su través, la 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 arrancada y en todo caso navegará con extremada precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

PARTE C. LUCES Y MARCAS

Regla 20. AMBITO 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 preceptuadas 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 preceptuadas en estas Reglas deberán tener la intensidad especificada en la Sección 8 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 50 metros:
 - luz de tope, 5 millas; pero si la eslora del buque es inferior a 20 metros, 3 millas;
 - luz de costado, 2 millas;
 - luz de alcance, 2 millas;
 - luz de remolque, 2 millas;
 - luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas;
- c)* En los buques de eslora inferior a 12 metros:
 - luz de tope, 2 millas;
 - luz de costado, 1 milia;
 - 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 centelleos 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 23 a) i), 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 que empuje y un buque empujado estén unidos mediante una conexión rígida formando una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y exhibirán las luces prescritas en la Regla 23.
- c) Todo buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado exhibirá, salvo en el caso de constituir una unidad compuesta:
 - i) en lugar de la luz prescrita en la Regla 23 a) i), 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 bicónica en el lugar más visible, cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.

f) Teniendo en cuenta que cualquiera que sea el número de buques que se remolquen por el costado o empujen en un grupo, habrán de iluminarse como si fueran un solo buque:

- i) un buque que sea empujado hacia proa, sin que llegue a constituirse una unidad compuesta, exhibirá luces de costado en el extremo de proa;
- ii) un buque que sea remolcado por el costado exhibirá una luz de alcance y, en el extremo de proa, luces de costado.

g) 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 abordaje.

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

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

Regla 26. BUQUES DE PESCA

a) Los buques dedicados a la pesca, ya sea en navegación o fondeados, exhibirán solamente 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 no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo;
- 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 visible;
 - 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 lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas marcas serán bolas y la marca central será bicónica;
 - 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 bicónicas 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 necesiten ayuda. Dichas señales se encuentran en el Anexo IV de este Reglamento.

Regla 28. BUQUES DE PROPULSIÓN MECÁNICA RESTRINGIDOS POR SU CALADO

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

Regla 29. EMBARCACIONES DE PRÁCTICO

a) Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:

- i) en la parte superior del palo 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 o 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. HIDROAVIONES

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

PARTE D. SEÑALES ACÚSTICAS Y LUMINOSAS

Regla 32. DEFINICIONES

a) La palabra "pito" significa todo dispositivo que es capaz de producir las pitadas reglamentarias y que cumple con las especificaciones del Anexo III de este Reglamento.

b) La expresión "pitada corta" significa un sonido de una duración aproximada de un segundo.

c) La expresión "pitada larga" significa un sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos.

Regla 33. EQUIPO PARA SEÑALES ACÚSTICAS

a) Los buques de eslora igual o superior a 12 metros irán dotados de un pito 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 atrás";
 - ii) la duración de cada destello será de un segundo aproximadamente, el intervalo entre destellos será de un segundo aproximadamente y el intervalo entre señales sucesivas no será inferior a 10 segundos;
 - iii) cuando se lleve, la luz utilizada para estas señales será una luz blanca todo horizonte visible a una distancia mínima de 5 millas, y cumplirá con las especificaciones del Anexo I.
- 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 y sin arrancada, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de unos 2 segundos entre ambas.

c) Los buques sin gobierno o con su capacidad de maniobra restringida, los buques restringidos por su calado, los buques de vela, los buques dedicados a la pesca y todo buque dedicado a remolcar o a empujar a otro buque, emitirán a intervalos que no excedan de 2 minutos, tres pitadas consecutivas, a saber, una larga seguida por dos cortas, en lugar de las señales prescritas en los 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 remolcador.

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 eslora igual o superior a 100 metros, se hará sonar la campana en la parte de proa del buque y, además, inmediatamente después del repique de campana, se hará sonar el gong rápidamente durante unos 5 segundos en la parte de popa del buque. Todo buque fondeado podrá, además, emitir tres pitadas consecutivas, a saber, una corta, una larga y una corta, para señalar su posición y la posibilidad de abordaje a un buque que se aproxime.

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 apropiada.

h) Un buque de eslora 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 practicaje, 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. EXENCIOS

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 eslora 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 eslora 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 TÉCNICAS 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 eslora 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 eslora 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 eslora, 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 alcance, 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 lo lleve un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a 20 metros irá colocado a una distancia no inferior a 1 metro por debajo 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 eslora 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 eslora 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 lleven tres luces, irán separadas a distancias iguales.

j) 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 llevan dos luces de fondeo, la de proa no irá a menos de 4,50 metros por encima de la de popa. En los buques de eslora superior a 50 metros, la luz de fondeo 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 popa del buque, no superior a la cuarta parte de su eslora.

b) En los buques de eslora 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 26 c) ii), estará situada a una distancia horizontal de 2 metros como mínimo y 6 metros como máximo 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 prescribe 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 las 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 bicónica 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 eslora 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 Alumbrado (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	0,385	0,723	0,511	0,356

iii) Rojo

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

iv) Amarillo

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	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 0,8, que corresponde a una visibilidad meteorológica de unas 13 millas náuticas.

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

<i>Alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas</i>	<i>Intensidad luminosa de la luz en candelas para K = 0,8</i>
D	I
1	0,9
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 horizontales

a) i) Las luces de costado instaladas a bordo deberán tener las intensidades mínimas requeridas en la dirección de la proa. Dichas intensidades deberán decrecer 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 fondeo, que no precisan 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:

- 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 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 2 f) 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 faroles y marcas, así como la instalación de los faroles 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 PESCANDO MUY CERCA UNOS DE OTROS

1. Generalidades

Las luces aquí mencionadas, que se exhiban 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) i) y c) i). 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 jreta

Los buques dedicados a la pesca con artes de cerco con jreta, 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 la que puedan incluirse la frecuencia fundamental y/o una 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) 130 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 $\frac{1}{3}$ 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 $\frac{1}{3}$ de octava a 1 metro de dB referido a $2 \times 10^{-3} \text{ N/m}^2$		Alcance audible en millas náuticas
	143	138	
200 o más	143	138	2
más de 75 y menos de 200		130	1,5
más de 20 y menos de 75		120	1
menos de 20			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 pito sobre su eje delantero con probabilidades 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 el 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 típicos, 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 intercepción 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 recomienda 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 consistentes 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 cuadra que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
- h) llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);
- i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;
- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) la señal de alarma radiotelegráfica;
- m) la señal de alarma radiotelefónica;
- n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros.

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 lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire);
- b) una marca colorante del agua.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ПЕРЕСМОТРУ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВИЛ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ, 1972 г.

1. По приглашению Межправительственной морской консультативной организации с 4 октября по 20 октября 1972 г. в Лондоне состоялась конференция с целью пересмотра Международных Правил предупреждения столкновений судов в море 1960 г.

2. На конференции были представлены делегациями правительства следующих государств:

Австралии	Корейской Республики	Соединенных Штатов
Аргентины	Кубы	Америки
Бельгии	Кувейта	Союза Советских Социалистических Республик
Болгарии	Кхмерской Республики	Таиланда
Бразилии	Либерии	Федеративной Республики Германии
Венесуэлы	Мексики	Филиппин
Вьетнама	Нигерии	Финляндии
Ганы	Нидерландов	Франции
Греции	Новой Зеландии	Центрально-Африканской Республики
Дании	Норвегии	Чили
Индии	Панамы	Швеции
Индонезии	Польши	Южной Африки
Ирана	Португалии	Японии
Ирландии	Республики Заир	
Исландии	Румынии	
Испании	Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии	

3. Правительства следующих государств были представлены на конференции наблюдателями:

Ирака	Ливийской Арабской Республики	Пакистана
Ливана		Швейцарии

Наблюдателя также присяжало правительство Гонконга.

4. Следующие межправительственные организации прислали представителей на конференцию:

Организация Объединенных Наций
Европейская Экономическая Комиссия (ЕЭК ООН)
Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

5. Следующие неправительственные организации были представлены на конференции наблюдателями:

Международная ассоциация маячных служб (МАМС)
Международная конфедерация свободных профсоюзов (МКСП)
Международная палата судоходства (МПС)

Международная ассоциация морских лоцманов (МАМЛ)

Международный морской форум нефтяных компаний (МЕМОФОНЭК)

Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству
(ПИМАКС)

6. Конференция избрала капитана К. И. Н. Ви, главу делегации Норвегии, председателем конференции.

7. Капитан Ф. Зонке (Федеративная Республика Германии), капитан А. И. Николов (Болгария), адмирал Х. А. Альварес (Аргентина), капитан Х. С. Атмаджа (Индонезия) и капитан В. Валкене (Либерия) были избраны вице-председателями конференции.

8. Генеральным секретарем конференции был г-н Колин Гоуд (Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации), а заместителем Генерального секретаря конференции был г-н Ж. Кегинэ (Заместитель Генерального секретаря Организации). Исполнительным секретарем конференции был капитан А. Савельев (Секретарь Комитета по безопасности на море Организации), а заместителем исполнительного секретаря конференции был капитан З. Н. Сдугос (Руководитель Управления безопасности на море Организации).

9. Для выполнения своей работы конференция учредила пять комитетов:

Комитет I

Председатель: капитан Дж. В. Р. Грэйвс (Канада)

Вице-председатели: капитан Ф. Пэльэрэн (Франция)
г-н Х. Сагара (Япония)

Комитет II

Председатель: капитан Б. Н. Репкин (Союз Советских Социалистических Республик)

Вице-председатели: капитан-лейтенант Э. Митропулос (Греция)
капитан М. В. Пател (Индия)

Организационный комитет

Председатель: капитан К. И. Ви (Норвегия),
председатель конференции

Комитет по проверке полномочий

Председатель: барон де Жерлаш де Гомери (Бельгия)

Редакционный комитет

Председатель: капитан Э. О. Джонс (Соединенное Королевство)

10. В качестве основы для обсуждения конференция использовала следующие документы:

- Международные Правила для предупреждения столкновений судов в море 1960 г.;
- Проект Соглашения вместе с проектом Правил и Приложений к ним, которые были подготовлены Межправительственной морской консультативной организацией и направлены правительствам до открытия конференции;
- Предложения и замечания, включая поправки к упомянутым выше документам, представленные конференции заинтересованными правительствами и организациями.

11. В результате своих прений, изложенных в протоколах пленарных заседаний и в протоколах и докладах соответствующих комитетов, конференция разработала и открыла для подписания и присоединения к ней: Конвенцию о международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 г., к которой приложены Правила и Приложения к Правилам, образующие Международные Правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г.

Конвенция и Правила составляют Приложение 1 к настоящему Заключительному Акту.

12. Конференция также приняла Резолюции по следующим вопросам:

- участие в Ассамблее Организации, с правом голосования, всех участников Конвенции в связи с рассмотрением поправок к Правилам (Резолюция I);
- скорейшее депонирование документов о ратификации, одобрении, принятии или присоединении (Резолюция II),

тексты которых приложены к настоящему Заключительному Акту в качестве Приложения 2.

13. Текст настоящего Заключительного Акта, составленного в одном экземпляре на английском, французском, русском и испанском языках, вместе с текстами на английском и французском языках Конвенции о Международных Правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г., Правил, приложенных к ней, и Резолюций конференции будет депонирован у Межправительственной морской консультативной организации. Официальные переводы на русский и испанский языки прилагаемых Конвенции, Правил и Резолюций будут подготовлены и депонированы вместе с настоящим Заключительным Актом.

14. Генеральный секретарь Межправительственной морской консультативной организации разосляет заверенные копии настоящего Заключительного Акта и, когда они будут подготовлены, заверенные копии официальных переводов Конвенции, Правил и Резолюций каждому из правительств, которые были приглашены направить на конференцию своих представителей.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся проставили свои подписи под настоящим Заключительным Актом.

СОВЕРШЕНО в Лондоне двадцатого октября 1972 года.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA
REVISIÓN 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	India	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Australia	Indonesia	República Centroafricana
Bélgica	Irán	República Federal de Alemania
Brasil	Irlanda	República Khmer
Bulgaria	Islandia	Rumanía
Canadá	Italia	Sudáfrica
Corea, República de	Japón	Suecia
Cuba	Kuwait	Tailandia
Chile	Liberia	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Dinamarca	México	Venezuela
España	Nigeria	Viet-Nam
Estados Unidos de América	Noruega	Zaire, República del
Filipinas	Nueva Zelanda	
Finlandia	Países Bajos	
Francia	Panamá	
Ghana	Polonia	
Grecia	Portugal	

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

Irak	Pakistán	Suiza
Líbano	República Arabe Libia	

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. Sohnke (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. Valkenier (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. Quéguiner (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. Sdougos (Jefe de la División de Seguridad Marítima de la Organización).

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

Comisión I

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

Vicepresidente: Capitán F. Pèlerin (Francia)
[Sr. H. Sagara (Japón)]

Comisión II

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

Vicepresidentes: Capitán de Corbeta E. Mitropoulos (Grecia)
Capitán M. W. Patel (India)

Comisión Permanente

Presidente: Capitán K. J. N. Wie (Noruega),
Presidente de la Conferencia

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Barón de Gerlache de Goméry (Bélgica)

Comisión de Redacción

Presidente: Capitán E. O. Jones (Reino Unido)

10. La Conferencia utilizó la siguiente documentación como base de sus deliberaciones:

- 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 Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y comunicados a los Gobiernos antes de la inauguración de la Conferencia;
- Propuestas y comentarios, incluidas enmiendas a los mencionados documentos, presentados ante la Conferencia por los Gobiernos y organizaciones interesados.

11. 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, 1972, al que se adjuntan las Reglas y otros Anexos que constituyen el Reglamento internacional 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 delibere sobre enmiendas al Reglamento (Resolución 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 Convenio 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 Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Se efectuarán traducciones oficiales de los adjuntos textos del Convenio, Reglamento y Resoluciones en los idiomas español y ruso que serán depositadas junto con la presente Acta final.

14. El Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental enviará copia certificada de la presente Acta final y, cuando hayan sido efectuadas, copias certificadas en las traducciones oficiales del Convenio, Reglamento y Resoluciones a cada uno de los Gobiernos invitados a enviar representantes a esta Conferencia.

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.

[OFFICIAL RUSSIAN TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE RUSSE]

РЕЗОЛЮЦИЯ I

Конференция,

Признавая необходимость участия всех участников Конвенции в процессе внесения поправок в Конвенцию о международных Правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г.,

Особенно признавая необходимость участия в таком процессе участников Конвенции, которые не являются членами Межправительственной морской консультативной организации, когда рассмотрение поправок происходит на Ассамблее Организации,

Считая, что Организация может предусмотреть возможность такого участия государств, не являющихся членами Организации,

Постановляет рекомендовать Ассамблею Организации предусмотреть возможность участия с правом голоса всех участников Конвенции, включая тех, кто не является членами Организации, в рассмотрении вопросов, касающихся внесения поправок в международные Правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г., когда такие вопросы находятся на рассмотрении Ассамблеи Организации.

РЕЗОЛЮЦИЯ II

Конференция,

Сознавая необходимость скорейшего вступления в силу Конвенции о международных Правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г.,

Постановляет рекомендовать государствам, намеревающимся стать участниками Конвенции:

1. Депонировать как можно раньше свои документы о ратификации, принятии, одобрении Конвенции или о присоединении к ней.
2. Если эти государства не депонировали соответствующие документы до 31 декабря 1973 г., сообщить Генеральному секретарю Межправительственной морской консультативной организации не позднее этой даты о предполагаемых сроках, когда они готовы сделать это.

[OFFICIAL SPANISH TRANSLATION — TRADUCTION OFFICIELLE ESPAGNOLE]

RESOLUCIÓN 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.

RESOLUCIÓN 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 que proyecten convertirse en Partes del Convenio:

- 1) depositen sus respectivos instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión en fecha lo más cercana posible;
 - 2) tengan 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 esperen poder depositar dichos instrumentos, si no los han depositado antes de esa fecha.
-