



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 1835/1983, de 25 de mayo, por el que se adopta para el balizamiento de las costas el sistema de balizamiento marítimo de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM).

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
«BOE» núm. 158, de 04 de julio de 1983
Referencia: BOE-A-1983-18385

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	2
<i>Artículos</i>	2
Artículo 1..	2
Artículo 2..	2
Artículo 3..	2
<i>Disposiciones derogatorias</i>	2
Disposición derogatoria.	2
ANEXO. Sistema de balizamiento marítimo de la AISM	3

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

Por el Real Decreto 2391/1977, de 29 de julio, se adoptó para el balizamiento de las costas españolas el «Sistema A», Sistema combinado cardinal y lateral (rojo a babor), elaborado por la Asociación Internacional de Señalización Marítima.

Al procederse por dicha Asociación al estudio del «Sistema B», que sería de aplicación para los países que en su balizamiento marítimo utilizan el rojo a estribor, se estimó conveniente establecer un solo sistema de balizamiento utilizable para todo el mundo, previendo en el mismo la existencia de dos regiones: la Región A, que utilizaría el rojo a babor, y la Región B, que utilizaría el rojo a estribor, sistema ya publicado con la denominación de «Sistema de balizamiento marítimo de la AISM», que ha sido adoptado por la práctica totalidad de los países europeos.

Con el fin de que no exista ninguna diferencia entre el sistema de balizamiento que se utiliza en las costas españolas y el de los países ribereños de los mares que las bañan, circunstancia ésta de gran interés para la seguridad de la navegación, se considera asimismo conveniente la adopción por España del citado «Sistema de balizamiento marítimo de la Asociación Internacional de Señalización Marítima», que ha sido aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Intergubernamental Consultiva de la Navegación Marítima (IMCO) e informado favorablemente por la Dirección General de Marina Mercante, por el Estado Mayor de la Armada y por la Comisión Permanente de Faros.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de mayo de 1983,

DISPONGO:

Artículo 1.

Se adopta para el balizamiento de las costas españolas el «Sistema de balizamiento marítimo de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM)», que figura como anexo al presente Real Decreto.

Artículo 2.

Por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se dictarán las normas sobre los dispositivos de señalización marítima no incluidos en el citado sistema.

Artículo 3.

Por el Servicio de Señales Marítimas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se establecerá el pertinente acuerdo sobre el sistema de balizamiento marítimo de la AISM, con los Servicios de Señalización Marítima de los países que ya lo han adoptado determinando el orden y plazo de las modificaciones a establecer en el balizamiento, de acuerdo con el Instituto Hidrográfico de la Marina.

Disposición derogatoria.

Queda derogado el Real Decreto 2391/1977, de 29 de julio, por el que se adoptaba para el balizamiento de las costas españolas el «Sistema A», sistema combinado cardinal y lateral (rojo a babor), elaborado por la Asociación Internacional de Señalización Marítima.

Dado en Madrid a 25 de mayo de 1983.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Obras Públicas y Urbanismo,
Julián Campo Sainz de Rozas

ANEXO

Sistema de balizamiento marítimo de la AISM

1. Generalidades

1.1 Ámbito de aplicación.

Este sistema establece las reglas aplicables a todas las marcas fijas y flotantes (excepto faros, luces de sectores, luces y marcas de enfilación, buques-faros y boyas gigantes de navegación), destinadas a indicar:

- 1.1.1 Los límites laterales de los canales navegables.
- 1.1.2 Los peligros naturales y otros obstáculos, tales como los naufragios.
- 1.1.3 Otras zonas o configuraciones importantes para el navegante.
- 1.1.4 Los peligros nuevos.

1.2 Tipos de marcas.

El sistema de balizamiento comprende cinco tipos de marcas que pueden emplearse combinadas.

1.2.1 Marcas laterales, utilizadas generalmente para canales bien definidos, asociadas a un sentido convencional del balizamiento. Estas marcas indican los lados de babor y estribor de la derrota que debe seguirse. En la bifurcación de un canal puede utilizarse una marca lateral modificada para indicar el canal principal. Las marcas laterales son distintas según se utilicen en una u otra de las regiones de balizamiento A y B, descritas en las secciones 2 y 8.

1.2.2 Marcas cardinales, que se utilizan asociadas al compás del buque, para indicar al navegante dónde están las aguas navegables.

1.2.3 Marcas de peligro aislado, para indicar peligros aislados de dimensiones limitadas, enteramente rodeados de aguas navegables.

1.2.4 Marcas de aguas navegables, para indicar que las aguas son navegables a su alrededor, por ejemplo: marca de centro de canal.

1.2.5 Marcas especiales, cuyo objetivo principal no es ayudar a la navegación, sino indicar zonas o configuraciones a las que se hace referencia en las publicaciones náuticas.

1.3 Método empleado para caracterizar las marcas.

El significado de la marca está determinado por una o más de las siguientes características:

- 1.3.1 De noche: Color y ritmo de la luz.
- 1.3.2 De día: Color, forma y marca de tope.

2. Marcas laterales

2.1 Definición del sentido convencional del balizamiento.

El sentido convencional del balizamiento, que debe indicarse en los documentos náuticos apropiados, puede ser:

2.1.1 El sentido general que sigue el navegante que procede de alta mar, cuando se aproxima a un puerto, río, estuario o vía navegable, o

2.1.2 El sentido determinado por las autoridades competentes, previa consulta, cuando proceda, con los países vecinos. En principio, conviene que siga los contornos de las masas de tierra en el sentido de las agujas del reloj.

2.2 Regiones de balizamiento.

Existen dos regiones internacionales de balizamiento, A y B, en las que las marcas laterales son distintas. Estas regiones de balizamiento se indican en la sección 8.

2.3 Descripción de las marcas laterales de la Región A

2.3.1 Marcas de babor.

Color: Rojo.

Forma (boyas): Cilíndrica, de castillete o de espeque.
Marca de tope (si tiene): Un cilindro rojo.
Luz (si tiene):

Color: Rojo.

Ritmo: Cualquiera, excepto el descrito en la sección 2.3.3.

2.3.2 Marcas de estribor.

Color: Verde.

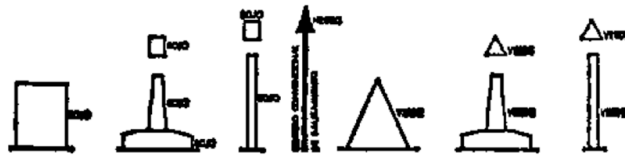
Forma (boyas): Cónica, de castillete o de espeque.

Marca de tope (si tiene): Un cono verde con el vértice hacia arriba.

Luz (si tiene):

Color: Verde.

Ritmo: Cualquiera, excepto el descrito en la sección 2.3.3.



2.3.3 En el punto de bifurcación de un canal, siguiendo el sentido convencional de balizamiento, se puede indicar el canal principal mediante una marca lateral de babor o estribor modificada de la manera siguiente:

2.3.3.1 Canal principal a estribor.

Color: Rojo con una banda ancha horizontal verde.

Forma (boyas): Cilíndrica, de castillete o de espeque.

Marca de tope (si tiene): Un cilindro rojo.

Luz (si tiene):

Color: Rojo.

Ritmo: Grupos de dos más un destellos. GpD (2 + 1).

2.3.3.2 Canal principal a babor.

Color: Verde con una banda ancha horizontal roja.

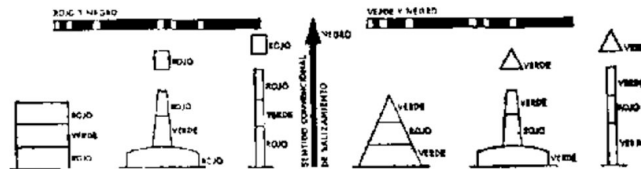
Forma (boyas): Cónica, de castillete o de espeque.

Marca de tope (si tiene): Un cono verde con el vértice hacia arriba.

Luz (si tiene):

Color: Verde.

Ritmo: Grupos de dos más un destellos. GpD (2 + 1).



2.4 Descripción de las marcas laterales de la Región B.

2.4.1 Marcas de babor.

Color: Verde.

Forma (boyas): Cilíndrica, de castillete o de espeque.

Marca de tope (si tiene): Un cilindro verde.

Luz (si tiene):

Color: Verde.

Ritmo: Cualquiera, excepto el descrito en la sección 2.4.3.

2.4.2 Marcas de estribor.

Color: Rojo.

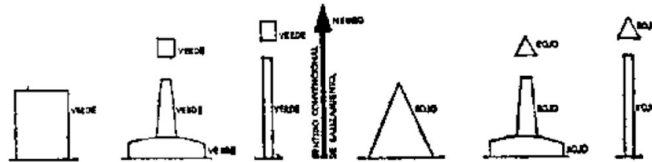
Forma (boyas): Cónica, de castillete o de espeque.

Marca de tope (si tiene): Un cono rojo con el vértice hacia arriba.

Luz (si tiene):

Color: Rojo.

Ritmo: Cualquiera, excepto el descrito en la sección 2.4 3.



2.4.3 En el punto de bifurcación de un canal, siguiendo el sentido convencional de balizamiento, se puede indicar el canal principal mediante una marca lateral de babor o estribor modificada de la manera siguiente:

2.4.3.1 Canal principal a estribor.

Color: Verde con una banda ancha horizontal roja.

Forma (boyas): Cilíndrica, de castillete o de espeque.

Marca de tope (si tiene): Un cilindro verde.

Luz (si tiene):

Color: Verde.

Ritmo: Grupos de dos más un destellos. GpD (2 + 1).

2.4.3.2 Canal principal a babor.

Color: Rojo con una banda ancha horizontal verde.

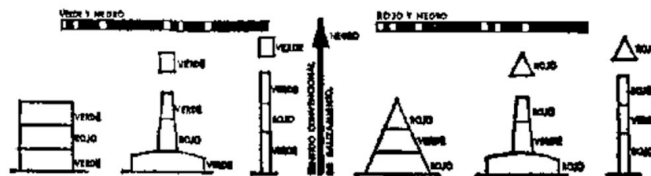
Forma (boyas): Cónica, de castillete o de espeque.

Marca de tope (si tiene): Un cono rojo con el vértice hacia arriba.

Luz (si tiene):

Color: Rojo.

Ritmo: Grupos de dos más un destellos. GpD (2 + 1).



2.5 Reglas generales para las marcas laterales.

2.5.1 Formas.

Cuando las marcas laterales no se puedan identificar por la forma de boya cilíndrica o cónica, deberán estar provistas, siempre que sea posible, de la marca de tope adecuada.

2.5.2 Ordenación numérica o alfabética.

Si las marcas de los márgenes del canal están ordenadas mediante números o letras, la sucesión numérica o alfabética seguirá el sentido convencional del balizamiento.

3. Marcas cardinales

3.1 Definición de los cuadrantes y de las marcas cardinales.

3.1.1 Los cuatro cuadrantes (Norte, Este, Sur y Oeste) están limitados por las demoras verdaderas NW-NE, NE-SE, SE-SW, SW-NW, tomadas desde el punto que interesa balizar.

3.1.2 Una marca cardinal recibe el nombre del cuadrante en el que está colocada.

3.1.3 El nombre de una marca cardinal indica que se ha de pasar por el cuadrante correspondiente a ese nombre.

3.2 Utilización de las marcas cardinales.

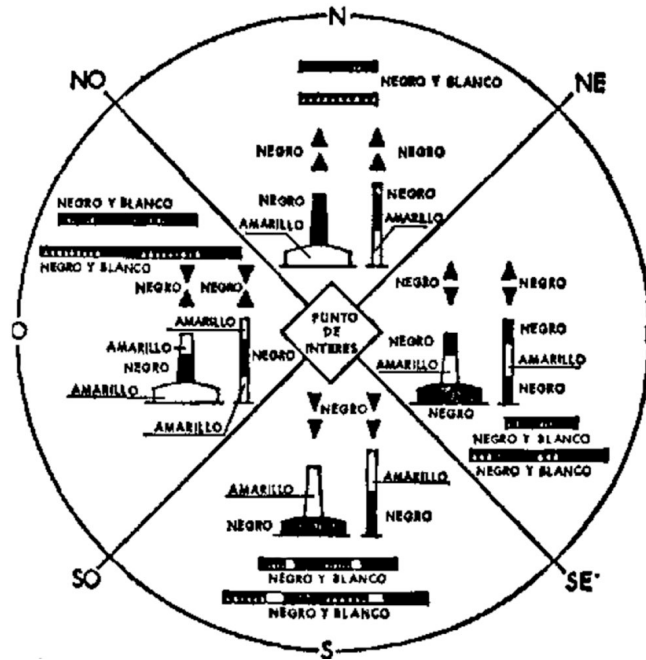
Una marca cardinal puede ser utilizada, por ejemplo:

3.2.1 Para indicar que las aguas más profundas de esa zona se encuentran en el cuadrante correspondiente al nombre de la marca.

3.2.2 Para indicar el lado por el que se ha de pasar para salvar un peligro.

3.2.3 Para llamar la atención sobre una configuración especial de un canal, tal como un recodo, una confluencia, una bifurcación o el extremo de un bajo fondo.

3.3 Descripción de las marcas cardinales.



3.3.1 Marca cardinal Norte.

Marca de tope (a): Dos conos negros superpuestos con los vértices hacia arriba.

Color Negro sobre amarillo.

Forma: De castillete o de espeque.

Luz (si tiene):

Color: Blanco.

Ritmo: Centelleante rápido continuo Rp o centelleante continuo Ct.

3.3.2 Marca cardinal Este.

Marca de tope (a): Dos conos negros superpuestos, opuestos por sus bases.

Color: Negro con una ancha banda horizontal amarilla.

Forma: De castillete o de espeque.

Luz (si tiene):

Color: Blanco.

Ritmo: Centelleante rápido de grupos de tres centelleos GpRp (3) cada cinco segundos, o centelleante de grupos de tres centelleos GpCt (3) cada diez segundos.

3.3.3 Marca cardinal Sur.

Marca de tope (a): Dos conos negros superpuestos con los vértices hacia abajo.

Color: Amarillo sobre negro.

Forma: De castillete o de espeque.

Luz (si tiene):

Color: Blanco.

Ritmo: Centelleante rápido de grupos de seis centelleos GpRp (6) más un destello largo cada diez segundos o centelleante de grupos de seis centelleos GpCt (6) más un destello largo cada quince segundos.

3.3.4 Marca cardinal Oeste.

Marca de tope (a): Dos conos negros superpuestos, opuestos por sus vértices.

Color: Amarillo con una ancha banda horizontal negra.

Forma De castillete o de espeque.

Luz (si tiene):

Color: Blanco.

Ritmo: Centelleante rápido de grupos de nueve centelleos GpRp (9) cada diez segundos o centelleante de grupos de nueve centelleos GpCt (9) cada quince segundos.

(a) La marca de tope, formada por dos conos superpuestos, es la característica diurna más importante de toda marca Cardinal; deberá utilizarse siempre que se pueda y será del mayor tamaño posible, con una clara separación entre los dos conos.

Nota: Ritmo centelleante rápido es el de una luz que produce 120 ó 100 destellos por minuto.

Ritmo centelleante es el de una luz que produce 60 ó 50 destellos por minuto.

Destello largo es el que tiene una duración de luz de dos segundos como mínimo.

4. Marcas de peligro aislado

4.1 Definición de las marcas de peligro aislado.

Una marca de peligro aislado es una marca colocada o fondeada sobre un peligro a cuyo alrededor las aguas son navega

4.2 Descripción de las marcas de peligro aislado.

Marca de tope (b): Dos esferas negras superpuestas.

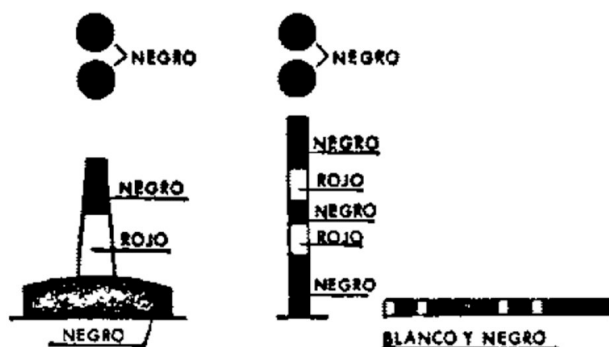
Color: Negro con una o varias anchas bandas horizontales rojas.

Forma: A elegir, pero sin que pueda prestarse a confusión con las marcas laterales; son preferibles las formas de castillete o de espeque.

Luz (si tiene):

Color: Blanco.

Ritmo: Grupo de dos destellos GpD (2).



(b) La marca de tope, formada por dos esferas superpuestas, es la característica diurna más importante de toda marca de peligro aislado, deberá utilizarse siempre que se pueda y será del mayor tamaño posible, con una clara separación entre las dos esferas.

5. Marcas de aguas navegables

5.1 Definición de las marcas de aguas navegables.

Las marcas de aguas navegables sirven para indicar que las aguas son navegables alrededor de la marca; incluyen las marcas que definen los ejes de los canales y las marcas

de centro de canal. Estas marcas pueden utilizarse también para indicar un punto de recalada, cuando éste no esté indicado por una marca cardinal o lateral.

5.2 Descripción de las marcas de aguas navegables.

Color: Franjas verticales rojas y blancas.

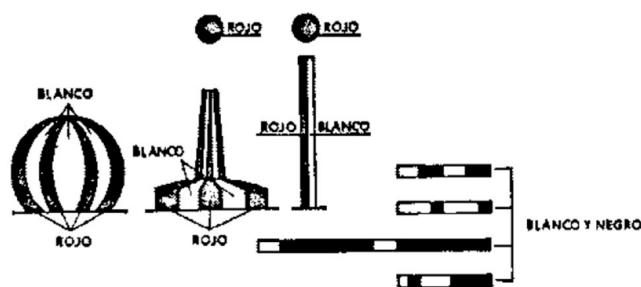
Forma: Esférica; también de castillete o de espeque con una marca de tope esférica.

Marca de tope (si tiene): Una esfera roja.

Luz (si tiene):

Color: Blanco.

Ritmo: Isofase, de ocultaciones, un destello largo cada diez segundos o la señal Morse «A».



6. Marcas especiales

6.1 Definición de las marcas especiales.

Estas marcas no tienen por objeto principal ayudar a la navegación, sino indicar zonas o configuraciones especiales mencionadas en los documentos náuticos apropiados, por ejemplo:

6.1.1 Marcas de un «Sistema de Adquisición de Datos Oceanográficos (SADO)».

6.1.2 Marcas de separación del tráfico donde el balizamiento convencional del canal pueda prestarse a confusión.

6.1.3 Marcas indicadoras de vertederos.

6.1.4 Marcas indicadoras de zonas de ejercicios militares

6.1.5 Marcas para indicar la presencia de cables o conductos submarinos.

6.1.6 Marcas para indicar las zonas reservadas al recreo.

6.2 Descripción de las marcas especiales.

Color: Amarillo.

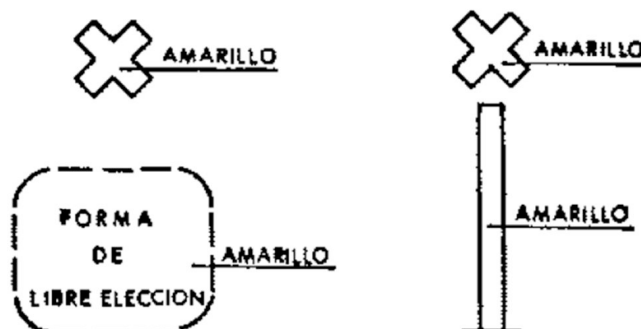
Forma: De libre elección, pero que no se preste a confusión con las marcas para ayuda a la navegación.

Marca de tope (si tiene): Un aspa amarilla.

Luz (si tiene):

Color: Amarillo.

Ritmo: Cualquiera, excepto los mencionados en las secciones 3, 4 ó 5.



6.3 Otras marcas especiales.

La Administración competente puede establecer marcas especiales, distintas a las enumeradas en el párrafo 6.1 y descritas en el párrafo 6.2, para hacer frente a circunstancias especiales. Estas marcas no se prestarán e, confusión con las marcas destinadas a la navegación, habrán de figurar en las publicaciones náuticas adecuadas y ponerse en conocimiento de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM), tan pronto como se pueda.

7. Peligros nuevos

7.1 Definición de peligro nuevo.

La expresión «peligro nuevo» se utiliza para designar peligros descubiertos recientemente que aún no figuran en las publicaciones náuticas. Los peligros nuevos comprenden los obstáculos naturales, como bancos de arena o escollos, y los peligros resultantes de la acción del hombre, como los naufragios.

7.2 Balizamiento de los peligros nuevos.

7.2.1 Los peligros nuevos serán balizados de acuerdo con las presentes reglas. Si la autoridad responsable considera que el peligro es particularmente grave, al menos una de las marcas utilizadas se duplicará tan pronto como sea posible.

7.2.2 Cualquier señal luminosa utilizada para este caso tendrá el ritmo centelleante o centelleante rápido, correspondiente a la marea lateral o cardinal apropiada.

7.2.3 Toda marca duplicada será idéntica a su pareja en todos sus aspectos.

7.2.4 Un peligro nuevo puede ser señalizado por una baliza RACON, codificada con la letra Morse «D», que dé en la pantalla del radar una señal correspondiente a una longitud de una milla náutica.

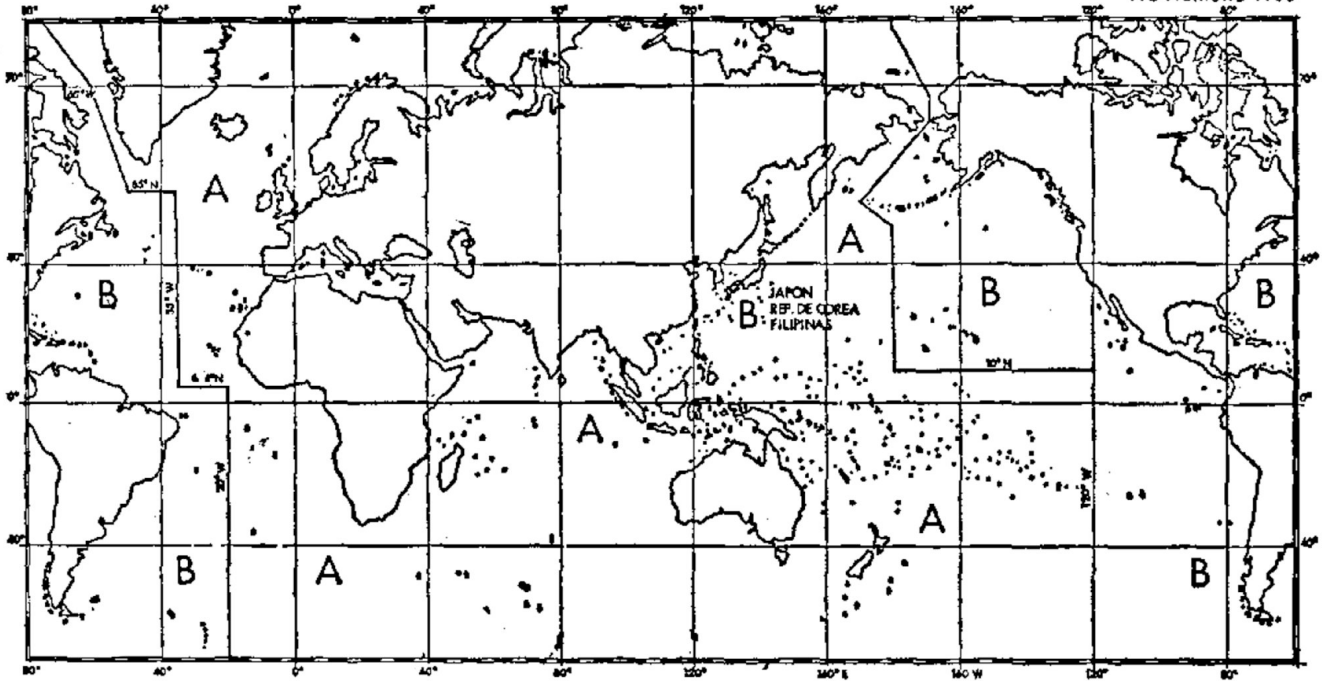
7.2.5 La marca duplicada puede ser retirada cuando la autoridad competente considere que la información concerniente a este nuevo peligro ha sido suficientemente difundida.

8. Definición de las regiones internacionales de balizamiento

Existen dos regiones internacionales de balizamiento, A y B, en las que las marcas laterales son distintas, según se describe en la sección 2.

La división geográfica de estas dos regiones es la que muestra el gráfico adjunto.

SISTEMA DE BALIZAMIENTO DE LA AISM.
Regiones de Balizamiento A y B
NOVIEMBRE 1980



Este texto consolidado no tiene valor jurídico.