

fuerza y valor que el tratado de este día, al que se refiere, y será ratificada simultáneamente con el tratado indicado.

En fe de lo cual, los infrascritos la han firmado y han puesto en ella el sello de sus armas.

Hecho por duplicado en Hannover el 22 de Junio de 1861.—Firmado.

Ratificados el anterior tratado y Acta adicional al mismo por los respectivos soberanos, las ratificaciones de S. M. la Reina de España y de S. M. el Rey de Hannover, se canjearon en París por mutuo acuerdo el día 13 de Noviembre del año de 1861, no habiéndose verificado antes por circunstancias imprevistas.

## APÉNDICE IV

### REGLAS PARA EVITAR LAS COLISIONES EN LA MAR

**ADVERTENCIA.** Las variaciones al reglamento adoptado por la Conferencia de Washington en 1889 se distinguen por estar en letra bastardilla, hallándose subrayadas las adiciones y alteraciones é indicadas las omisiones por medio de paréntesis.

#### PRELIMINARES

Estas Reglas serán observadas por todos los buques en alta mar y en todas las aguas que con ellas se comuniquen, cuando sean navegables por buques de alta mar.

En las siguientes Reglas, todo buque de vapor que esté navegando á vela y no á vapor ha de ser considerado como buque de vela, y todo buque que navegue á vapor, lleve ó no largas las velas, ha de considerarse como vapor.

La palabra «buque de vapor» comprenderá á todo buque impelido por máquina.

Un buque «está navegando», según el sentido de estas Reglas, cuando no está fondeado ni amarrado á tierra ni varado.

#### Reglas referentes á las luces, etc.

La palabra «visible» en estas Reglas, cuando se aplique á las luces, significará que son visibles en una noche oscura, pero con atmósfera despejada.

Artículo 1.º Las reglas concernientes á las luces serán observadas en toda clase de tiempos, desde la puesta hasta la salida del sol, y durante todo ese tiempo no se mostrará ninguna otra luz que se pueda equivocar con las que están prescritas.

Art. 2.º Un vapor navegando deberá llevar:

(a) En el trinquete ó delante del mismo, ó si el buque careciese de trinquete, entonces en la parte de proa del barco, á una altura del casco que no baje de 20 pies, y si la manga del mismo excede de 20 pies, á una altura que no sea inferior á tal manga, de modo, sin embargo, que no sea



necesario que la luz se lleve á mayor altura de 40 pies sobre el casco, una luz blanca y brillante, construída de modo que muestre una claridad no interrumpida en todo un arco de horizonte de 20 cuartas del compás, y fijada de manera que lance la claridad á 10 cuartas por cada costado del buque, á saber, desde la dirección del rumbo hasta dos cuartas á popa del través por cada costado, y de tal naturaleza, que dicha luz resulte visible á una distancia de cinco millas por lo menos.

(b) En la banda de estribor una luz verde, construída de manera que muestre una claridad no interrumpida en un arco de horizonte de 10 cuartas del compás, y fijada de manera que lance la claridad desde la dirección del rumbo hasta dos cuartas á popa del través por el costado de estribor, y de tal naturaleza, que dicha luz resulte visible á una distancia de dos millas por lo menos.

(c) En la banda de babor una luz roja, construída de manera que muestre una claridad no interrumpida en un arco de horizonte de 10 cuartas del compás, y fijada de manera que lance la claridad desde la dirección del rumbo hasta dos cuartas á popa del través por el costado de babor, y de tal naturaleza, que dicha luz resulte visible á una distancia de dos millas cuando menos.

(d) Las referidas luces verde y roja irán provistas, por la parte de á bordo, de pantallas que sobresalgan al menos tres pies de la luz por la parte de proa, de modo que impidan que estas luces puedan verse á través de la mura por la parte opuesta.

(e) Un vapor cuando esté navegando puede llevar una luz adicional, blanca, semejante en construcción á la luz que se menciona en la subdivisión (a). Estas dos luces irán colocadas en línea con la quilla de manera que la una se halle al menos 15 pies más alta que la otra, y en tal posición la una respecto á la otra, que la más baja de estas dos luces esté más á proa que la más alta. La distancia vertical entre estas luces será menor que la distancia horizontal.

Art. 3.º Un vapor que vaya remolcando á otro buque, llevará, además de las luces de los costados, dos luces blancas y brillantes en línea vertical la una sobre la otra, separadas seis pies, cuando menos, y cuando vaya remolcando á más de un buque llevará una luz adicional, blanca y brillante, encima ó debajo de las antedichas luces, seis pies, si el largo del remolque medido desde la popa del buque remolcador hasta la popa del último buque remolcado excede de 600 pies. Cada una de estas luces será de la misma construcción y naturaleza y se llevará en la misma posición que la luz blanca mencionada en el art. 2.º (a), exceptuando la luz adicional, la cual podrá llevarse á una altura no menor de 14 pies sobre el casco.

El tal vapor podrá llevar una pequeña luz blanca á popa de la chimenea ó del palo mesana para que por ella gobierne el buque remolcador, pero semejante luz no será visible desde más á proa del través.

Art. 4.º (a) Un buque que por cualquier accidente no pueda gobernar;

deberá llevar á la misma altura que la luz blanca mencionada en el artículo 2.º (a) y en donde mejor puedan verse, y si fuese un vapor, en reemplazo de dicha luz, dos faroles rojos en línea vertical y el uno sobre el otro, con una separación de seis pies cuando menos, siendo de tal naturaleza que resulten visibles en todo el horizonte á una distancia de dos millas cuando menos, y durante el día deberá llevar, y en línea vertical, una sobre otra, dos bolas ó cuerpos negros, con una separación de seis pies cuando menos, donde mejor puedan verse, y cada una de dos pies de diámetro.

(b) El buque que esté ocupado en tender ó levantar un cable telegráfico llevará en la misma posición que la luz blanca mencionada en el artículo 2.º (a), y si fuese un vapor, en reemplazo de dicha luz, tres faroles en línea vertical, uno sobre otro y á distancias no menores de seis pies. De estas luces, la más alta y la más baja serán rojas y blanca la de en medio, y de tal naturaleza, que resulten visibles en todo el horizonte á una distancia de dos millas cuando menos. Durante el día deberá llevar una línea vertical, una sobre otra, á distancias no menores de seis pies, y donde mejor sean visibles, tres cuerpos de dos pies de diámetro cuando menos, de ellos, el superior y el inferior serán esféricos y rojos, y el de en medio de forma romboédrica y blanco.

(c) Los buques á que se refiere este artículo, cuando no hagan camino por el agua, no llevarán los faroles de los costados; pero cuando estén en movimiento deben llevarlos.

(d) Las luces y los cuerpos que han de mostrarse, según exige este artículo, se han de interpretar por los otros buques como señales de que aquél que los enseña no es dueño de sus movimientos, y por consiguiente no puede apartarse del rumbo del otro.

Estas señales no son las de los buques en peligro que piden auxilio. Estas últimas están comprendidas en el art. 31.

Art. 5.º Un buque de vela navegando y cualquier buque que vaya á remolque llevarán las mismas luces que están prescritas por el art. 2.º para un vapor que navegue, excepción hecha de las luces blancas que allí se mencionan, las cuales no llevarán nunca.

Art. 6.º Cuando quiera que, como sucede con los barcos pequeños, navegando con mal tiempo, no se pueden fijar las luces verde y roja de los costados, estas luces estarán á la mano, encendidas y listas para usarse, y al aproximarse otro buque ó aproximarse á otro buque, se han de enseñar por los respectivos costados con el tiempo suficiente para evitar la colisión del modo que resulten más visibles y de manera que la luz verde no pueda verse por el costado de babor ni la roja por el de estribor, ni, á ser posible, á más de dos cuartas á popa por el través de sus respectivos costados.

Para hacer más fácil y seguro el uso de estas luces portátiles, los faroles que las contengan estarán pintados exteriormente del color de la respectiva luz é irán provistos de pantallas adecuadas.



Art. 7.º Los vapores de menos de 40 toneladas y las embarcaciones de remo ó de vela de menos de 20, tonelaje total respectivamente, y los botes de remos, no tendrán obligación de llevar, cuando estén navegando, las luces mencionadas en el art. 2.º (a) (b) y (c); pero si no las llevan, irán provistos de las luces siguientes:

1. Los vapores de menos de 40 toneladas llevarán:

(a) A proa del buque ó sobre el frente del mismo ó enfrente de la chimenea, donde mejor pueda verse, á una altura de nueve pies, cuando menos, sobre la regala, una luz blanca y brillante, construída y fijada según está prescrito en el art. 2.º (a), y de tal naturaleza, que resulte visible á una distancia de dos millas cuando menos.

(b) Luces verde y roja de los costados, construídas y fijadas según está prescrito en el art. 2.º (b) y (c), y de tal naturaleza que resulten visibles á distancia de una milla, cuando menos; ó un farol combinado, que muestre una luz verde y una luz roja, desde la dirección de la proa hasta dos cuartas á popa, del través por los costados respectivos. Semejante farol ha de llevarse á una distancia no menor de tres pies, por bajo de la luz blanca.

2. Las lanchas de vapor pequeñas, tales como las que llevan los buques de alta mar, pueden llevar la luz blanca á una altura menor de nueve pies sobre la borda, pero irá por encima del farol combinado de que se hace mención en la subdivisión 1 (b).

3. Las embarcaciones de remos ó de vela de menos de 20 toneladas tendrán, listos y á la mano, un farol con un cristal verde á un lado y un cristal rojo al otro, el cual será exhibido al aproximarse otro buque, ó al aproximarse á otro buque, con el tiempo suficiente para evitar la colisión, y se enseñará ó exhibirá de modo que la luz verde no se vea por el costado de babor, ni la roja por el de estribor.

4. *Los botes de remo, bien vayan á remo ó á la vela, tendrán, listo y á la mano, un farol, que muestre una luz blanca, que será exhibido, temporalmente, con suficiente tiempo para evitar la colisión.*

Los buques á que se refiere este artículo no estarán obligados á llevar las luces prescritas por el art. 4.º (a) y el art. 11 en su último párrafo.

Art. 8.º Las embarcaciones de práctico, cuando estén ocupadas en su circunscripción y prestando sus servicios, no exhibirán las luces exigidas á otros buques, pero llevarán una luz blanca en el tope, visible desde todos los puntos del horizonte, y enseñarán también una luz de destellos ó luces de destellos, á cortos intervalos, que nunca han de exceder de 15 minutos.

A la aproximación algo inmediata á otros buques ó de otros buques, han de tener sus faroles de los costados encendidos, listos para usarse, y los exhibirán á cortos intervalos, para indicar la dirección en que están navegando; pero la luz verde no se enseñará en el costado de babor ni la roja en el de estribor.

Una embarcación de práctico que sea de tal clase que se vea obligada á ir al costado de un buque para dejar el práctico á bordo, puede enseñar

la luz blanca en vez de llevarla en el tope, y puede, en vez de las luces de color arriba mencionadas, tener á la mano, y lista para usarse, una linterna con un cristal verde á un lado y un cristal rojo en el otro lado, para servirse de ella en la forma prescrita más arriba.

Los barcos de práctico, cuando no estén en su demarcación prestando el servicio de practicaaje, llevarán luces semejantes á las de otros buques de su mismo tonelaje.

Art. 9.º \*

Art. 10. Un buque que vaya siendo alcanzado por otro, deberá enseñar por la popa, al buque últimamente mencionado, una luz blanca ó una luz de destellos.

La luz blanca, que según exige este artículo ha de enseñarse, se puede llevar y fijar en un farol; pero en tal caso, el farol ha de estar construído, dispuesto y provisto de pantalla en forma tal, que lance una luz no interrumpida en un arco de horizonte de 12 cuartas del compás, á saber, seis cuartas desde la dirección de la popa, por cada costado del buque, y de tal naturaleza, que resulte visible á distancia de una milla cuando menos. Esta luz se llevará, en cuanto sea practicable, al mismo nivel de los faroles de los costados.

Art. 11. El buque que tenga menos de 150 pies de eslora, cuando esté fondeado, ha de llevar á proa, donde mejor pueda verse, pero á una altura que no exceda de 20 pies sobre el casco, una luz blanca en un farol, construído de manera que muestre una luz clara, uniforme y no interrumpida, visible en todos los puntos del horizonte, á la distancia de una milla cuando menos.

Un buque de 150 ó más pies de eslora, cuando esté fondeado, ha de llevar á proa, y á una altura que no baje de 20 pies ni exceda de 40 sobre el casco, una de esas luces, y en la popa, ó bien á popa del barco, y á tal altura que no sea menor de 15 pies más abajo de la luz de proa, otra luz semejante.

Se tendrá por eslora de un buque la que aparece en su certificado de registro.

El buque varado en la medianía ó cerca de la medianía de un canal, tendrá la luz ó las luces de que más arriba se hace mención, y las dos luces rojas prescritas por el art. 4.º (a).

Art. 12. Todo buque podrá, si fuere necesario, para llamar la atención, además de las luces que según este reglamento se exigen, mostrar una luz de destellos ó hacer uso de cualquier señal detonante, que no pueda equivocarse con las de pedir auxilio.

Art. 13. Nada de lo que estas reglas contienen se opondrá á la vigen-

\* El art. 9.º del texto de Washington, que se refería á las luces de los barcos de pesca, se ha omitido, toda vez que se trata de este asunto por separado. La numeración de los artículos subsiguientes no se ha alterado por consecuencia de esta omisión, porque se juzgó que sería más conveniente conservar los números asignados en la Conferencia de Washington.



cia de cualesquiera reglas especiales hechas por el Gobierno de cualquier nación, con respecto á luces adicionales de estación ó de señales, para dos ó más buques de guerra navegando en convoy ó para la exhibición de señales de reconocimiento adoptadas por los armadores, siempre que hayan sido autorizadas por los respectivos Gobiernos, y debidamente registradas y publicadas.

Art. 14. Un vapor que esté navegando solamente á la vela, pero con la chimenea arriba, deberá llevar de día, á proa, donde mejor pueda verse, una bola negra ó un cuerpo que tenga dos pies de diámetro.

#### Señales acústicas para tiempo de niebla, etc.

Art. 15. Todas las señales prescritas por este artículo para los buques que estén en movimiento, han de darse:

1. Por los vapores con el silbato ó sirena.
2. Por los buques de vela ó los que vayan á remolque, con la bocina de nieblas.

Las palabras «toque prolongado» usadas en este artículo, significarán un toque de cuatro ó seis segundos de duración.

Todo buque de vapor irá provisto de un eficiente silbato ó sirena, que suene por medio del vapor ó de algo que al mismo sustituya, yendo dispuestos de manera que el sonido no sea interceptado por obstáculo alguno, y de una eficiente bocina de niebla que se haga sonar por medios mecánicos, y también de una eficiente campana. \*\* Todo buque de vela de 20 ó más toneladas de tonelaje total, deberá ir provisto de bocina y campana semejantes.

Cuando haya niebla, bruma, esté nevando ó haya temporales de lluvia pesada, sea de día ó de noche, las señales prescritas en este artículo se aplicarán como sigue, á saber:

- (a) Un buque de vapor que haga camino, hará oír á intervalos que no pasen de dos minutos un toque prolongado.
- (b) Un vapor navegando, pero detenido y que no avance, hará oír á intervalos que no excedan de dos minutos dos toques prolongados, con un intervalo de un segundo entre ambos próximamente.
- (c) Un buque de vela que haga camino, hará oír á intervalos que no pasen de un minuto, un toque cuando vaya amurado á estribor, dos sucesivos cuando vaya amurado á babor, y cuando tenga el viento de través para popa tres toques sucesivos.
- (d) Un buque fondeado tocará, á intervalos que no excedan de un minuto, la campana rápidamente y durante unos cinco segundos.
- (e) Un buque en la mar y fondeado, cuando no sea en fondeadero ordinario y esté en situación de servir de obstrucción á los buques que estén

\*\* En todos los casos en que el reglamento exige una campana, podrá ésta sustituirse en los buques turcos por un tambor ó un gong en donde éstos se usen á bordo de buques marítimos pequeños.

navegando, hará oír, á intervalos que no pasen de dos minutos, si fuese un vapor, dos toques prolongados con el silbato ó la sirena, tocando á continuación la campana. Y si es buque de vela, á intervalos que no excedan de un minuto, dos trompetazos con la bocina de niebla, seguidos de un repique de campana.

(f) Un buque que esté remolcando á otro, en vez de las señales prescritas en las subdivisiones (a) y (c) de este artículo, hará oír, á intervalos que no excedan de dos minutos, tres toques sucesivos, á saber: un toque prolongado, seguido de otros dos cortos. Un buque remolcado puede dar esta señal y no dará otra ninguna.

(g) Un buque de vapor que quiera indicar á otro: «el rumbo está frente de mi buque, podéis seguir el vuestro tras de mí», puede dar tres toques sucesivos, á saber: corto, prolongado, corto, con intervalos de un segundo próximamente entre ellos.

(h) Un buque ocupado en tender ó recoger un cable telegráfico, al oír las señales de niebla de otro buque que se aproxima, hará sonar, en contestación, tres toques prolongados y sucesivos.

(i) Un buque en movimiento y que no pueda apartarse del rumbo de otro que se le esté acercando por carecer de gobierno ó por hallarse imposibilitado de maniobrar, según por el presente reglamento se requiera, dará en contestación al oír la señal de niebla de otro que se aproxime cuatro toques cortos y sucesivos.

Los buques de vela y los botes de menos de 20 toneladas, tonelaje total, no estarán obligados á dar las señales arriba expresadas, pero si no las dieran, harán cualquier otra señal acústica eficiente á intervalos que no excedan de un minuto.

#### La velocidad de los buques ha de ser moderada en tiempo de niebla, etc.

Art. 16. Todo buque navegará con velocidad moderada cuando haya niebla, bruma, esté nevando ó haya temporales de lluvia pesada, teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias y condiciones reinantes.

El buque de vapor que oiga, al parecer, á proa de su través la señal de niebla dada por otro buque cuya situación no pueda precisarse, detendrá sus máquinas en cuanto las circunstancias del caso lo admitan, y entonces navegará con precaución hasta que el peligro de la colisión haya pasado.

#### Reglas relativas al rumbo y manera de gobernar.

##### *Preliminar.—Riesgo de abordarse.*

El riesgo de abordarse puede, cuando las circunstancias lo permiten, comprobarse vigilando cuidadosamente la marcación por la aguja del buque que se vaya acercando. Si la demora no varía de un modo apreciable, se puede considerar que el peligro existe.

Art. 17. Cuando dos buques de vela vayan acercándose uno á otro de



manera que haya riesgo de abordaje, uno de ellos se apartará del otro, á tenor de lo siguiente, á saber:

(a) Un buque que lleve viento largo se separará del rumbo del que lo tenga más escaso.

(b) Un buque que vaya cifiendo mura á babor, deberá separarse del rumbo del que vaya cifiendo á estribor.

(c) Cuando los dos lleven viento largo, pero por diferentes bandas, el que tenga el viento por babor se apartará del rumbo del otro.

(d) Cuando los dos vayan á un largo con el viento por la misma banda, el que tenga el barlovento deberá apartarse del rumbo del que esté á sotavento.

(e) El que vaya en popa dejará el paso siempre al otro buque.

Art. 18. Cuando dos vapores se acerquen de vuelta encontrada en la misma línea ó casi en la misma línea, de modo que exista peligro de choque, cada uno de ellos caerá sobre estribor, de modo que pasen por babor uno y otro.

Este artículo sólo tiene aplicación en los casos en que los buques hubieran de embestirse de proa ó casi de proa, en forma tal que el riesgo de colisión sea efectivo, y no tiene aplicación á dos buques que, pudiendo mantenerse en sus respectivos rumbos, pasarían en franquía el uno del otro.

Los únicos casos á los cuales se aplica son cuando cada uno de los dos buques se halle proa á proa con el otro, ó casi proa á proa; en otros términos, en los casos en que de día vea cada buque los palos del otro en línea recta con los suyos propios, ó casi en línea recta, y de noche, en los casos en que cada buque se encuentre en tal posición que pueda ver las dos luces de situación de ambos costados del otro.

No se aplicará, de día, á los casos en que un buque vea á otro por la proa cortándole su rumbo propio, ó de noche, en los casos en que cada buque se encuentre en tal posición que la luz roja de uno esté opuesta á la luz roja del otro, ó la luz verde de uno esté opuesta á la luz verde del otro, ó cuando se ve por la proa una luz roja sin la verde ó una luz verde sin la roja, ó cuando ambas luces verde y roja se ven por cualquiera parte menos por la dirección de la proa.

Art. 19. Cuando dos buques de vapor se estén cruzando los rumbos de manera que haya riesgo de colisión, el que tenga al otro por su costado de estribor le ha de dejar libre el paso.

Art. 20. Cuando un buque de vapor y otro de vela naveguen en direcciones tales que produzcan un riesgo de abordaje, el de vapor dejará libre el paso al de vela.

Art. 21. Cuando, según cualquiera de estas Reglas, uno de los dos buques deba apartarse del rumbo del otro, el primero se mantendrá en su rumbo y velocidad.

NOTA. Cuando por consecuencia de lo cerrado del tiempo ó por otras causas el tal buque se hallase tan próximo que no se pudiera evitar la colisión

por el hecho único del barco que cede el paso, el otro también procederá de la manera que mejor coadyuve á evitar la colisión. Véanse los artículos 27 y 29.

Art. 22. Todo buque que según estas Reglas deba apartarse del rumbo de otro y dejarle paso franco, ha de evitar el cruzar por la proa del otro siempre que las circunstancias del caso lo permitan.

Art. 23. Todo buque de vapor que deba, según estas Reglas, dejar paso franco á otro buque, deberá, al acercarse á él, si fuere necesario, disminuir su velocidad, ó parar, ó ciar.

Art. 24. A pesar de todo lo que se contiene en estas Reglas, todo buque que vaya alcanzando á otro se apartará del rumbo del buque alcanzado.

Todo buque que se acerque á otro desde cualquier dirección que exceda de dos cuartas á popa del través del segundo, esto es, en posición tal respecto al que vaya alcanzando, que de noche no pudiera ver ninguna de las dos luces de los costados del último, será considerado como buque que alcanza, y ninguna alteración subsiguiente en la demora entre ambos buques podrá hacer que el buque que alcanza pueda ser considerado como buque que cruza, en la acepción de las presentes Reglas, ni podrá relevarlo del deber de apartarse del rumbo del buque alcanzado hasta tanto que por fin haya pasado franco y claro.

Como durante el día el buque que alcanza no puede saber con certeza si se halla más á proa ó á popa de la referida dirección, respecto al otro buque, deberá, si tuviese duda, suponer que es buque que alcanza, y mantenerse fuera del rumbo del otro.

Art. 25. En los canales angostos, todo buque de vapor, siempre que esto sea seguro y factible, tomará aquel lado de la medianía ó eje del canal que se encuentre al costado de babor del buque de que se trata.

Art. 26. Los buques de vela navegando se apartarán de los de la misma clase y de los botes cuando unos y otros estuviesen pescando con redes, ó aparejo ó artes de arrastres. Esta Regla no dará derecho á ningún barco ó bote ocupado en la pesca para obstruir un paso que utilicen otros buques distintos de los de la pesca y de los botes pescadores.

Art. 27. Al obedecer y aplicar estas Reglas se han de tener debidamente en cuenta todos los riesgos de la navegación y de los choques, y cualesquiera circunstancias especiales que puedan hacer necesaria una excepción de las Reglas arriba expresadas, con el fin de prevenir un peligro inmediato.

#### Señales de sonidos para buques que estén á la vista uno de otro.

Art. 28. Las palabras «toque breve», que se emplean en este artículo, significarán un toque cuya duración sea de un segundo próximamente.

Cuando los buques estén á la vista uno de otro, un vapor que esté en movimiento, al tomar cualquier dirección autorizada ó exigida por estas Reglas, indicará esa dirección por medio de las señales siguientes, hechas por su silbato ó sirena, á saber:



Un toque breve para significar «me estoy dirigiendo á estribor».  
 Dos toques breves para significar «me estoy dirigiendo á babor».  
 Tres toques breves para significar «voy para atrás á toda máquina».

**Ningún buque descuidará las convenientes precauciones en ninguna circunstancia.**

Art. 29. Nada de lo que en estas Reglas se contiene excusará á ningún buque ó al armador, ó al Capitán, ó á la tripulación del mismo, respecto á las consecuencias de cualquier descuido en llevar luces ó señales, ó de cualquier descuido ó abandono en tener la debida vigilancia, ó por el descuido de cualquier precaución que pudiera exigirse por la práctica común de los hombres de mar, ó por las especiales circunstancias del caso.

**Reservas respecto á reglamentos de puertos y de navegación interior.**

Art. 30. Nada de lo que en estas Reglas se contiene se opondrá á la vigencia y efectos de alguna regla especial establecida competentemente por alguna autoridad local, con respecto á la navegación interior de algún puerto, río ó aguas interiores.

**Señales para pedir auxilio.**

Art. 31. Cuando un buque se halle en peligro y requiera auxilios de otros buques ó de la costa, las señas que han de usarse ú ostentarse por el buque, ya conjunta, ya separadamente, serán las que siguen, á saber:

DURANTE EL DÍA

1. Un cañonazo ó cualquiera otra señal explosiva que se dispare á intervalos de un minuto próximamente;
2. La señal de pedir auxilio según el Código internacional indicada por N. C.;
3. La señal de distancia, consistente en una bandera cuadrada, que tenga, ya encima, ya debajo, una bola ó algo que parezca una bola;
4. (Omitido).
4. Un toque continuo con cualquier aparato de señales para tiempo de niebla.

DE NOCHE

1. Un cañonazo ó cualquiera otra señal explosiva que se dispare á intervalos de un minuto próximamente;
2. Llamas en el buque, como la de un barril de alquitrán ardiendo, de aceite, etc.;
3. Cohetes ó granadas que lancen luces de cualquier color ó especie, disparándose una de cada vez á breves intervalos;  
 (Las palabras «que estallen en el aire con una detonación intensa» están omitidas).
4. Un toque continuo con cualquier aparato de señales para tiempo de niebla.

## APÉNDICE V

### NAVEGACIÓN POR EL CANAL DE SUEZ

Tratado de Constantinopla de 28 de Diciembre de 1888.

RESUMEN DE SUS PRINCIPALES DISPOSICIONES

1.<sup>a</sup> Se establece la completa libertad de navegación aun en tiempo de guerra para los buques mercantes ó de guerra sin distinción de bandera, comprometiéndose las altas partes contratantes á no atentar contra el libre uso del canal en tiempo de guerra y excluyendo respecto de él el ejercicio del derecho de bloqueo. Comprometíanse también á respetar el canal de agua dulce indispensable para mantener el canal marítimo en condiciones de navegabilidad y de abstenerse de hacer cualquier tentativa para obstruirlo y á respetar también el material, los establecimientos, las construcciones y las obras así del canal marítimo como del de agua dulce.

2.<sup>a</sup> Se establece que el canal marítimo deberá quedar abierto en tiempo de guerra como libre paso también para buques de guerra de los beligerantes y que no podrá ejercitarse ningún derecho de guerra, ni podrá llevarse á cabo ningún acto de hostilidad por las partes contratantes con el fin de impedir la libre navegación del canal y el acceso á los puertos de éste, y lo mismo dentro de un radio de tres millas marítimas de los puertos del canal, aun cuando el Imperio Otomano fuese uno de los beligerantes. Convino, sin embargo, en que los buques de guerra de los beligerantes no podrían hacer provisiones de vituallas ú otras en el canal y en sus puertos de acceso, sino dentro de los límites estrictamente necesarios; que el tránsito de los buques de guerra por el canal debería efectuarse en el término más breve según los reglamentos vigentes y sin cerrarse, á no ser cuando pueda ser exigido por las necesidades del servicio; que la permanencia en Port-Said y en la rada de Suez no podría pasar de veinticuatro horas, exceptuando sólo el caso de arribada forzosa, y que entonces debería salir lo más pronto posible; que siempre debería transcurrir un intervalo de veinticuatro horas entre la salida de un puerto de acceso de un buque beligerante y la marcha de un buque perteneciente á la Potencia enemiga; que



las Potencias beligerantes en tiempo de guerra no podrían desembarcar ni podrían tomar en el canal y puertos de acceso, tropas, municiones ó material de guerra, y que sólo en el caso de un impedimento accidental del canal podrían desembarcar ó embarcar en los puertos de acceso tropas fraccionadas en grupos que no excedan de mil hombres con el material de guerra correspondiente; que bajo todos los aspectos deberían considerarse las presas sujetas al mismo régimen que los buques de guerra de los beligerantes; que las Potencias no podrían mantener en las aguas del canal (incluso el lago Timsah y los lagos amargos) ningún buque de guerra, permitiéndose sin embargo en los puertos de acceso de Port-Said y de Suez que hagan estacionar embarcaciones de guerra, cuyo número no podrá exceder de dos por cada Potencia. Pero este derecho no podrán ejercitarlo los beligerantes.

3.<sup>a</sup> Para asegurar la completa observancia de todo lo que en el tratado se dispone, las Potencias que lo han firmado han convenido en que los respectivos agentes diplomáticos residentes en Egipto están llamados á velar por su ejecución, y que en cualquier circunstancia en que pueda ser amenazada la seguridad ó el libre paso del canal deberán reunirse á propuesta de tres de ellos bajo la presidencia del decano á fin de hacer constar los hechos y dar á conocer al Gobierno del Khedive el daño reconocido y provocar las medidas adecuadas para asegurar la protección y el libre uso del canal. Que en todo caso deberán reunirse una vez al año para hacer constar la buena ejecución del tratado, reunión que deberá tener lugar bajo la presidencia de un Comisario especial con tal objeto nombrado por el Gobierno imperial otomano. Reunidos en esta forma podrán los agentes diplomáticos reclamar la supresión de cualquiera obra y la dispersión de cualquiera agrupación que en una ú otra ribera del canal pueda tener por objeto ó por efecto poner obstáculos á la libertad y á la completa seguridad de la navegación.

4.<sup>a</sup> Se han concertado además las oportunas disposiciones para amparar los derechos soberanos del Gobierno egipcio y del del Sultán, dando al primero la facultad de tomar dentro de los límites de sus poderes las medidas necesarias para hacer respetar el cumplimiento del tratado, y cuando no pueda disponer de los medios suficientes, de acudir al Gobierno imperial otomano, que deberá ponerlo en conocimiento de las demás Potencias que firmaron la mencionada declaración de 17 de Marzo de 1855, para providenciar de acuerdo con ellas. Se ha hecho además la salvedad del derecho del Sultán y del Khedive de tomar las medidas necesarias para la defensa de Egipto y la conservación del orden público, pero en este último caso las potencias firmantes deberán ser informadas de ello por el Gobierno imperial otomano. En todo caso las medidas que puedan tomarse no podrán crear obstáculos para el libre uso del canal.

5.<sup>a</sup> Las demás Partes contratantes han convenido por último que, para mantener íntegro el principio de la igualdad respecto de lo concerniente al libre uso del canal, no trataría ninguna, mediante pactos internaciona-

les, de obtener para sí ventajas territoriales ó comerciales ó privilegios de otro género.

Con este tratado se ha regulado del modo más conforme á los intereses generales el régimen del canal, con el objeto de mantener en esta grandiosa obra el carácter humanitario y asegurar la consecución de los fines para que fué ideada y realizada.