

deje ver una luz clara, uniforme y no interrumpida alrededor de todo el horizonte y con un alcance mínimo de una milla.

Todo buque de 150 pies ingleses ó más de eslora (metros 45.60) cuando esté á la ancla, tendrá izada á proa una luz blanca como la descrita en el artículo anterior, y á una altura sobre el casco no menor de 20 pies ingleses (metros 6.06) ni mayor de 40 pies ingleses (metros 12.12) y en la popa ó cerca de ella otra luz igual, pero á tal altura, que resulte por lo menos 15 pies ingleses (metros 4.55) más baja que la luz de proa.

Se tomará como eslora del buque la que aparezca en su certificado de registro adjunto.

Todo buque que esté varado en una derrota frecuentada ó cerca de ella, tendrá izado dicha luz ó luces; las dos luces rojas prescriptas por el artículo 4° (a).

Art. 12° Si es necesario para llamar la atención, puede todo buque, además de las luces que por este reglamento está obligado á llevar, enseñar una luz viva ó usar una señal detonante que no pueda confundirse con las señales de auxilio.

Art. 13° Nada de lo prevenido en este reglamento impedirá el cumplimiento de cualquiera regla especial dada por el gobierno de cualquiera nación respecto al uso de luces adicionales de insignias ó de estacación para dos ó más buques de guerra ó para buques que naveguen en convoy ó para las señales de reconocimiento adoptadas por los due-

ños de buques que hayan sido autorizadas por sus respectivos gobiernos y debidamente registradas y publicadas.

Art. 14° Todo buque de vapor que vaya navegando solo á la vela, pero que lleve su chimenea adrizada, colocará á popa durante el día, en el lugar más visible, una bola negra ú objeto de cualquier forma de dos pies de diámetro.

*Señales de sonido para neblina etc., etc.*

Art. 15° Todas las señales prescriptas en este artículo para buques que estén navegando se harán:

I. En buques de vapor, con el pito ó sirena.

II. En buques de vela y en buques remolcados, con la bocina de niebla.

La expresión "sonido prolongado" usada en este artículo, quiere decir:

Sonido de cuatro á seis segundos de duración.

Todo buque de vapor deberá estar provisto de un buen pito ó de una sirena que produzca el sonido por medio del vapor ó de cualquier otro agente que lo substituya, y colocado de modo que el sonido no pueda ser en ningún caso interrumpido; tendrá, además, una buena bocina de niebla que produzca el sonido mecánicamente y también llevará buena campana. (\*)

(\*) En todos los casos que este reglamento exige el uso de una campana, puede ser substituída por un tambor á bordo

Todo buque de vela de 20 ó más toneladas (tonelaje bruto), con una bocina de niebla semejante á una campana.

En neblinas, calimas, temporales de lluvia ó nevada, ya sea de día ó de noche, las señales prevenidas por este artículo se usarán del siguiente modo:

(a) Todo vapor que esté en movimiento dará un sonido prolongado á intervalos que no excedan de dos minutos.

(b) Todo vapor navegando, pero que esté con su máquina parada y no conserve arrancada, dará dos sonidos prolongados á intervalos que no excedan de dos minutos, mediando entre ambos un intervalo de un segundo, poco más ó menos.

(c) Todo buque de vela en movimiento, dará un sonido cuando vaya amurado por estribor, dos sonidos en sucesión cuando vaya amurado por babor y tres cuando navegue con el viento largo ó sea más á popa de la cuadra. Esta señal de sonido se repetirá con intervalos que no excedan de un minuto.

(d) Todo buque fondeado dará un repique de campana de cinco segundos de duración, poco más ó menos, y lo repetirá á intervalos mayores de un minuto.

(e) Un buque de remolque, ó un buque empleado de tirar ó recoger un cable telegráfico, y un buque en

de los buques turcos y en los buques de pequeño porte por un "Gong," en donde quiera que dichos artículos estén en uso.

marcha que no sea capaz de separarse del camino que haga otro buque que no esté en aptitud de gobernar ó imposibilitado para maniobrar, como se prescribe en las reglas, debe, en vez de las señales prescriptas en las subdivisiones A y C de este artículo y á intervalos de no menos de dos minutos sonar tres pitazos en sucesión en la forma siguiente: un pitazo seguido de dos cortes. Un buque remolcado que dé esta señal no deberá dar otra.

Los buques de vela y embarcaciones de menos de 20 toneladas brutas, no estarán obligados á hacer las señales arriba mencionadas; pero si no las hacen, harán alguna otra buena señal acústica, á intervalos de no más de un minuto.

*La velocidad de los buques debe moderarse durante las nieblas etc., etc.*

Art. 16° Todo buque en tiempo de niebla, calima, nevada ó fuerte temporal de agua, deberá marchar con velocidad moderada, prestando escrupulosa atención á las circunstancias y condiciones existentes.

Todo buque de vapor al oír aparentemente hacia adelante de su línea de través la señal de niebla de otro buque cuya posición no le sea perfectamente bien conocida, deberá en cuanto las circunstancias del caso lo permitan, parar sus máquinas y después de navegar con precaución hasta que haya pasado el riesgo de colisión.

*Reglas de gobierno para navegar.*

*Preliminar.—Riesgo de colisión.*

El riesgo de colisión puede determinarse cuando las circunstancias lo permitan, por una inspección cuidadosa de la marcación del buque que se aproxima.

Si la marcación no cambia de un modo apreciable, es de sospechar que dicho riesgo existe.

Art. 17° Cuando dos buques de vela estrechan las distancias que les separan, con riesgo de abordarse uno de ellos, debe dejar franco el paso al otro en la forma siguiente:

(a) El que navegue á un largo cederá el paso al que va de bolina.

(b) El buque que navegue de bolina amurado por babor cederá el paso al que vaya ciñendo por estribor.

(c) Si dos buques navegan á un largo con el viento por distintas bandas, el que lleve el viento por babor, cederá el paso al que navegue con el viento por la banda de estribor.

(d) Si dos buques navegan á un largo con el viento por la misma banda, el que se encuentre á barlovento cederá el paso al que se encuentre á sotavento.

(e) El buque que navega con viento en popa cederá el paso á cualquiera otro buque.

Art. 18° Cuando dos buques de vapor naveguen de vuelta encontrada ó casi de vuelta encontrada, de modo que haya riesgo de colisión, ambos cambiarán su rumbo hacia

estribor, de manera que cada uno pase por la banda de babor del otro.

Este artículo es aplicable únicamente á los casos en que los buques de vapor naveguen exacta ó aproximadamente de vuelta encontrada, de tal modo que haya riesgo de colisión, y no es aplicable á dos buques de vapor que pueden pasar francos uno de otro, si continúan navegando sin cambiar rumbo.

Los únicos casos para los cuales es aplicable, son cuando ambos buques se aproximan en la dirección de sus rumbos respectivos ó próximamente en dicha dirección; esto es, en los casos en que durante el día cada buque ve todos los mástiles del otro en la misma línea recta que los suyos, y durante la noche, en aquellos casos en que cada buque está en tal posición, que vea las dos luces de los costados del otro.

No es aplicable, durante el día, en los casos en que un buque ve al otro por su proa, cruzando su derrota, ni durante la noche cuando la luz roja de un buque se opone á la luz roja del otro, ni cuando la luz verde de un buque se opone á la luz verde del otro, ni cuando es vista por la proa una luz verde y no se ve la roja ó una luz roja, y no se ve la verde del otro buque, ni cuando las dos luces verde y roja son vistas por cualquier parte que no sea por la proa.

Art. 19° Cuando las derrotas de dos buques de vapor se crucen, de modo que haya riesgo de colisión, el buque que marque al otro por su

propia banda de estribor, maniobrará para ceder el paso al otro.

Art. 20° Cuando un buque de vapor y otro de vela naveguen en tales direcciones que haya riesgo de colisión, el buque de vapor maniobrará para ceder el paso al de vela.

Art. 21° En todos los casos en que por cualquiera de estas reglas un buque ceda el paso al otro, este último no deberá cambiar su rumbo ni su velocidad.

Cuando en consecuencia de tiempo cerrado ó por cualquiera otra causa los buques se encuentren tan próximos entre sí, que la colisión no pueda evitarse por sólo la maniobra del buque que debe ceder el paso, maniobrará también el otro buque de la mejor manera posible para evitar la colisión.

Art. 22° Todo buque que en cumplimiento de estas reglas esté obligado á ceder el paso á otro, evitará, al hacerlo, cruzar la proa de él, si las circunstancias lo permiten.

Art. 23° Todo buque de vapor que en cumplimiento de estas reglas esté obligado á ceder el paso á otro buque, deberá, en caso de aproximarse y si fuere necesario, moderar su velocidad, parar ó ciar.

Art. 24° Á pesar todos los preceptos contenidos en estas reglas, todo buque que alcance á otro se apartará del camino del buque alcanzado.

Todo buque que se acerque á otro en cualquiera demora más bajo que dos cuartas á popa de la línea de través de aquel; esto es, en tal

posición con referencia al buque á quien va alcanzando, que de noche no pueda ver ninguna de las luces de costado de este buque, se considerará como buque que alcanza, y ni aun en el caso de cambiar luego las marcaciones de ambos buques, se convertirá, según el espíritu de estas reglas, en un buque que cruza, ni será relevado de la obligación de ceder el paso al buque alcanzado hasta que finalmente haya pasado éste y esté franco.

Como durante el día el buque que alcanza no siempre puede conocer positivamente si está más á proa ó más á popa de dicha dirección respecto de otro buque, deberá, en caso de duda, considerarse asimismo como buque que alcanza y maniobrará cediendo el paso al otro.

Art. 25° Todo buque de vapor que navegue por un canal estrecho, deberá, cuando en ello no haya riesgo y sea practicable, hacerlo por la parte de dicho canal que quede á su banda de estribor, respecto á la línea media del canal.

Art. 26° Los buques de vela en marcha cederán el paso á los buques de vela ó botes que estén pescando con redes, hilos ó aparatos de fondo. Estas reglas no proceden á buque ó bote alguno ocupado en pescar, el derecho de obstruir cualquiera vía cruzada por otros botes que no sean buques ó botes que estén pescando.

Art. 27° Al obedecer é interpretar estas reglas se otorgará debida consideración á todos los riesgos de