

mismas luces que le están prescritas por el art. 2° para un buque de vapor en marcha, con excepción de las luces blancas en él mencionadas, las cuales nunca deberán llevar.

Art. 6° Siempre que un buque no pueda instalar en sus costados las luces verde y roja, de una manera permanente, como sucede á las embarcaciones pequeñas cuando navegan durante malos tiempos, se llevarán en cubierta cada una á su respectiva banda y listas para presentarlas al aproximarse otro buque, ó á otro buque, con tiempo suficiente para evitar colisiones, de suerte que se hagan lo más visibles que se pueda, y de manera que la luz verde no se vea desde el lado de babor, ni la roja desde el de estribor, ni tampoco á más de dos cuartas á popa de la línea de través en sus respectivas bandas, cuando esto sea practicable.—A fin de hacer más fácil y seguro el uso de estas luces portátiles, los faroles que las contengan se pintarán por fuera del mismo color que la luz respectiva y ambas tendrán sus correspondientes pantallas.

Art. 7° Los vapores de menos de 40 toneladas, las embarcaciones de remo ó vela de menos de veinte toneladas (tonelaje bruto) respectivamente, y los botes cuando estén navegando, no estarán obligados á llevar las luces mencionadas en el art. 2°, fracciones (a) (b) y (c), pero si no las llevan, estarán provistos de las siguientes luces:—I. Los vapores de menos de 40 toneladas, llevarán:—(1) Una luz blanca brillante colocada en la proa del buque, en la chimenea ó enfrente de ella, donde mejor se vea y á una altura sobre la regala no menor de 9 piés ingleses (metros 2.74), construída y fijada como previene el art. 2° (a), y de tal clase que alcance á ser visible á una distancia por lo menos de dos millas:—(b). Las luces verde y roja de los costados, construídas

y fijadas como se prescribe en el art. 2°, fracciones (b) y (c), y de tal clase que alcancen á ser visibles á una distancia no menor de una milla, y á falta de estas luces podrán llevar una linterna de combinación, que deje ver una luz roja y otra verde desde la dirección exacta de la proa, hasta dos cuartas á popa de la línea de través en sus respectivas bandas.—Esta linterna se colocará á no menos de tres piés ingleses (0.91), debajo de la luz blanca.—II. Las embarcaciones menores de vapor, tales como las que suelen llevar los buques de travesía, pueden llevar la luz blanca á menos de 9 piés ingleses de altura sobre la borda, pero siempre más alta que la linterna combinada, descrita en el inciso I, fracción (b), de este artículo.—III. Las embarcaciones al remo ó á la vela, de menos de 20 toneladas, tendrán lista y á mano una linterna provista de un cristal verde en un lado y uno rojo en el otro, la cual deberán exhibir con tiempo suficiente para evitar colisión, al aproximarse á otro buque ó cuando éste se aproxime, y la enseñarán de modo que la luz verde no sea vista desde la banda de babor, ni la luz roja desde la banda de estribor.—IV. Los botes de remo, ya sea que vayan bogando ó á la vela, deberán tener lista y á mano, una luz blanca en una linterna, la cual exhibirán temporalmente y con tiempo suficiente para evitar colisiones.—Las embarcaciones á que se refiere este artículo, no estarán obligadas á llevar las luces prescritas en el art. 4°, fracción (a), y último párrafo del art. 11,

Art. 8° Las embarcaciones de prácticos, cuando se encuentren ejerciendo los servicios de practica en sus estaciones, no presentarán las luces requeridas para los demás buques, pero llevarán una luz blanca colocada en el tope y visible desde todos los puntos del horizonte, debiendo mostrar además, una ó varias luces vivas

á intervalos cortos, que nunca excederán de 15 minutos.—Estando inmediatos á otros buques, tendrán encendidas sus luces de los costados, listas para ser usadas, y las descubrirán ó dejarán ver á cortos intervalos, para indicar la dirección en que naveguen, pero la luz verde no deberá ser vista por la banda de babor, ni la roja por la de estribor.—Si la embarcación de práctico es de tal clase que necesite atracar al buque para transbordar al práctico, podrá exhibir la luz blanca en vez de llevarla en el tope ó igualmente puede llevar una linterna con un vidrio rojo y otro verde, para usarla como se ha dicho antes, en vez de las luces de los costados.—Las embarcaciones de prácticos que no se encuentren ejerciendo los deberes de pilotaje, llevarán las luces prescritas para los demás buques en su tonelaje

Art. 9° Los buques y botes pescadores cuando vayan navegando y no estén obligados por este artículo á llevar las luces por él prescritas, llevarán ó mostrarán las luces prescritas en este Reglamento para los buques de su clase que se encuentren navegando (a) Los buques y botes que estén pescando con redes flotantes y navegando, por consiguiente, á la ranza ó deriva, exhibirán dos luces blancas en cualquier parte del buque en que sean más visibles. Dichas luces estarán colocadas de modo que la distancia vertical entre ellas no sea menor de 6 piés ingleses (metros 1.82) ni mayor que 10 piés ingleses (metros 3.03) y que la distancia horizontal entre ambas, medida sobre una línea paralela á la quilla, no sea menor que 5 piés ingleses (metros 1.50) ni mayor que 10 piés ingleses (metros 3.03). La luz más baja será la más avanzada, y ambas deberán ser de tal clase que puedan verse todo alrededor del horizonte y que sean visibles á una distancia no menor de tres millas. (b.) Las embarcaciones ocupadas en pescar á la ras-

tra, por lo cual se entiende el rastreo de un aparato á lo largo del fondo del mar, llevarán: I. Un farol tricolor colocado en la misma posición que la luz blanca mencionada en el art. 2°, frac. (1), construído y fijado de modo que deje ver una luz blanca desde la proa hasta dos cuartas por cada amura y una luz verde y otra roja sobre un arco de horizonte contado desde dos cuartas de la proa hasta dos cuartas más á popa de la línea de través de estribor y babor respectivamente, y por debajo de este farol tricolor y colocado á no menos de 6 piés ingleses (metros 1.82) ni más de 12 piés ingleses (metros 3.64) un farol con luz blanca, construído de modo que deje ver una luz clara, uniforme y no interrumpida alrededor de todo el horizonte.—II. Si son embarcaciones de vela de siete toneladas (tonelaje bruto) para arriba, llevarán un farol con luz blanca que deberá ser visible desde cualquier punto del horizonte de un modo uniforme y no interrumpido, y además, estarán provistas con un número suficiente de luces pirotécnicas de color rojo que tarden en quemarse lo menos 30 segundos cada una, y que deberán enseñarse al aproximarse á otro buque ó ser aproximados por él y con anticipación suficiente para evitar la colisión. En el mar mediterráneo, las embarcaciones á que se refiere la frac (b) II de este artículo, podrán usar una luz viva en vez de las luces pirotécnicas. Todas las luces mencionadas en la frac (b) I y II de este artículo serán visibles á una distancia por lo menos de dos millas.—III. Si son embarcaciones de vela de menos de siete toneladas (tonelaje bruto), no estarán obligadas á llevar la luz blanca mencionada en la frac (b) II de este artículo, pero si no llevan dicha luz, tendrán á mano y listo para usar, un farol que deje ver una luz blanca brillante, la cual exhibirán en el lugar en que sea más visible al aproximarse otro buque ó á otro buque y con

anticipación suficiente para evitar la colisión, y también encenderán una luz roja pirotécnica, como se prescribe en la frac. (b) II de este artículo, ó en su lugar enseñarán una luz viva. (c.) Los buques y botes que estén pescando con hilos ó cordeles, cuando los tengan en el agua y estén amarrados á ellos; siempre que estén al ancla ó estacionarios, llevarán las mismas luces que los buques que estén pescando con redes flotantes y navegando á la ronza ó la deriva. (d) Los buques y botes pescadores, pueden en cualquier circunstancia usar una luz viva además de las que según este artículo están obligados á llevar y enseñar. Las luces vivas que exhiba un buque que esté rastreando ó pescando con cualquier clase de red barredera, deben enseñarse por la parte de popa del buque, excepto cuando tengan firme á popa la guía de la red, en cuyo caso las exhibirán por la proa. (e.) Todo buque ó bote pescador cuando esté al ancla, exhibirá una luz blanca visible á todo alrededor del horizonte y á una distancia mínima de una milla. (f.) Si una embarcación pescadora se ve obligada á quedar estacionaria á consecuencia de haberse enredado sus aparatos de pesca en una roca ú otra obstrucción, mostrará la luz y hará la señal de neblina, prescrita para un buque al ancla (véase el art. 15. fracs. (b), (e) y último párrafo). (g.) En tiempo de neblina, calima, nevada ó temporales de lluvia, las embarcaciones que trabajen con redes de deriva unidas á ellas, con rastras ó cualquier otra clase de redes de arrastre ó con cordeles y que tengan estos en el agua, deberán hacer un sonido á intervalos que no excedan de un minuto, siendo de veinte toneladas para arriba (tonelaje bruto); si son de vapor con el pito ó sirena, y si de vela, con la bocina de niebla, debiendo después de cada sonido tocar la campana. (h) Los buques de vela ó botes que estén pescando con redes, cordeles ó á la

rastra, cuando estén en movimiento, indicarán su ocupación á todo buque que se aproxime, izando una canasta ó cualquier otro objeto notable, en el lugar más visible. Los buques á que se refiere este artículo no están obligados á llevar las luces prescritas por el art. 4º, fracción (a) y art. 11, último párrafo.

Art. 10. Cuando un buque es alcanzado por otro dejará ver á este último desde su popa una luz blanca ó una luz viva. La luz blanca que este artículo exige podrá ser fija y llevarse en un farol; pero en tal caso éste estará construído y fijado de tal modo y con tal clase de pantallas que proyecte una luz no interrumpida sobre un arco de horizonte de doce cuartas del compás, esto es, seis cuartas desde el coronamiento de popa hacia cada banda y será visible por lo menos á una milla de distancia. Dicha luz estará colocada en cuanto sea posible, al mismo nivel de las luces de los costados.

Art. 11. Todo buque de menos de 150 pies ingleses de eslora (metros 45.50) cuando esté al ancla, tendrá izado á proa un farol con luz blanca colocado en el punto en que sea más visible, pero á una altura que no exceda de 20 pies ingleses (metros 6.06) sobre el casco de la cubierta y construído de modo que deje ver una luz clara, uniforme y no interrumpida al rededor de todo el horizonte y con un alcance mínimo de una milla. Todo buque de 150 pies ingleses ó más de eslora (metros 45.05) ó más, 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. Todo buque

que esté varado en una derrota frecuentada ó cerca de ella, tendrá izada dicha luz ó luces y las dos luces rojas prescritas por el art. 4º (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 cualquier regla especial dada por el Gobierno de cualquier Nación respecto al uso de luces adicionales de insignias ó de estación para dos ó más buques de guerra ó para buques que naveguen en convoy ó para las señales de reconocimiento adoptadas por los dueños de buques y que hayan sido autorizadas por sus respectivos gobiernos y debidamente registradas y publicadas.

Art. 14. Todo buque de vapor que vaya navegando sólo á la vela, pero que lleve su chimenea adrizada, colocará á proa 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 prescritas en este artículo para buques que estén navegando se harán:—1.º En buques de vapor con el pito ó sirena.—2.º 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 4 á 6 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 cualquiera 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 una buena campana. * Todo buque de vela de 20 ó más toneladas (tonelaje bruto) con una bocina de niebla semejante y una campana. En neblinas, calimas, temporales de lluvia ó nevadas, 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 2 minutos.—(b) Todo vapor navegando, pero que esté con su máquina parada y no consérve 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 sonidos se repetirá con intervalos que no excedan de un minuto.—(d) Todo buque fondeado dará un repique de campana de 5 segundos de duración poco más ó menos y la repetirá á intervalos no mayores de un minuto.—(e.) Todo buque que esté al ancla en el mar, en un lugar que no sea un surgidero ordinario y en tal situación que constituya un obstáculo para los buques que estén navegando dará: si es un buque de vapor dos sonidos prolongados con su pito ó sirena seguidos de un repique de campana, á intervalos que no excedan de dos minutos; y si es buque de vela dos toques con una bocina de niebla seguidos de un repique de campana á intervalos de no más de un minuto.—(f)

* En todos los casos que este Reglamento exige el uso de una campana, puede ser substituída por un tambor á bordo de los buques turcos y en los buques de pequeño porte, por un «Gong», en donde quiera que dichos artículos estén en uso.

Todo buque, ya sea de vapor ó de vela, que vaya remolcando á otro ú otros buques, en vez de las señales prescriptas en las funciones (a) y (c) de este artículo dirá á intervalos de no más de dos minutos, tres sonidos sucesivos; esto es un sonido prolongado, seguido de dos sonidos cortos. Todo buque remolcado puede dar esta señal, pero no dará otra alguna.—(g) Todo buque de vapor deseando decir á otro, «Mi buque está fuera del camino, vd. puede encontrar el suyo maniobrando para zafarse de mí; puede dar tres sonidos sucesivos esto es, corto, largo, corto, con intervalos aproximados de un segundo entre ellos.—(h) Todo buque ocupado en tender ó levantar un cable telegráfico, al oír la señal de niebla de un buque que se aproxima, dará en contestación tres sonidos prolongados sucesivos.—(i.) Todo buque que se halle navegando y esté imposibilitado para separarse del camino de otro buque que se aproxime, ya sea porque esté sin gobierno ó inhábil para maniobrar como requieren estas reglas, al oír la señal de niebla del buque que se acerca, deberá dar en respuesta cuatro sonidos cortos sucesivos. Los buques de vela y embarcaciones de menos de veinte 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 conocida, deberá, en cuanto las circuns-

tancias del caso lo permitan, parar sus máquinas y después 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 los separan con riesgo de abordarse, uno de ellos debe dejar franco el paso al otro, en la forma siguiente:—(a) El que navega á un largo cederá el paso al que da de bolina.—(b.) El buque que navega 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 navegue con viento en popa, cederá el paso á cualquier otro buque.

Art. 18. Cuando los 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 navegan 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 de 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 esté en tal posición, que vea las dos luces de los costados del otro. No es aplicable durante el día á 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 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 cualquiera otra 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 maniobrá 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 maniobrá 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 deberá no cambiar su rumbo ni su velocidad.—Cuando á consecuencia de tiempo cerrado ó por cualquier 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, maniobrá también el otro de la mejor manera posible para evitar la colisión.

Art. 22. Todo buque que en cumpli-

miento 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 ciliar.

Art. 24. A pesar de 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 cualquier demora más baja 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 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 del otro buque, deberá en caso de duda considerarse asimismo como buque que alcanza, y maniobrá cediendo el paso al otro buque.

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. Esta regla no concede á buque ó bote alguno ocupado en pescar, el derecho de obstruir cualquiera

vía usada por otros buques 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 navegación y colisión y á todas las circunstancias especiales que puedan hacer indispensable la desobediencia de las anteriores reglas para evitar un riesgo inmediato.

Señales de sonido para buques que están á la vista uno de otro.

Art. 28. La expresión «sonido corto» usada en este artículo, significará un sonido que dure próximamente un segundo. Cuando haya buques á la vista unos de otros, todo buque de vapor que esté en movimiento al efectuar cualquier cambio de rumbo autorizado ó exigido por este Reglamento, indicará dicho cambio de rumbo por las siguientes señales producidas por su pito ó sirena: un sonido corto indicará: «Estoy cambiando mi rumbo hacia estribor.» Dos sonidos cortos indicarán «Estoy cambiando mi rumbo hacia babor.» Tres sonidos cortos indicarán: «Mi máquina está cianando á toda fuerza.

Ningún buque, sean cuales fueren las circunstancias, dejará de tomar las precauciones adecuadas.

Art. 29. Nada de lo contenido en estas reglas eximirá á buque alguno ó á su dueño ó Capitán, ó tripulación del mismo, de las consecuencias de cualquier descuido ó negligencia de llevar las luces ó señales ó de cualquier abandono en sostener un buen servicio de vigilancia exterior, ó por dejar de practicar cualquiera de las precauciones que puedan ser requeridas por la práctica ordinaria de los hombres de mar ó por las circunstancias especiales del caso.



Salvedad acerca de los Reglamentos para puertos y navegación exterior.

Art. 20. Nada de lo contenido en estas reglas impedirá el cumplimiento de cualquier Reglamento especial debidamente hecho por las autoridades locales y relativo á la navegación de cualquier puerto, río ó aguas interiores.

Señales de auxilio en caso de desastre.

Art. 31. Cuando á un buque ocurra un desastre y necesite auxilio de otros buques ó de tierra, las señales que deberá usar ó desplegar, conjunta ó separadamente, serán las siguientes:

Durante el día.

1.º Disparar cañonazos ú otras señales explosivas, con intervalos de un minuto próximamente entre cada uno.

2.º Izar la señal de peligro del Código Internacional, indicadas por las banderas N. C.

3.º Izar la señal de distancia para indicar peligro, que consiste en una bandera cuadrada, colocando encima ó debajo de ella, una bola ó cualquier otro objeto parecido.

4.º Producir un sonido continuo, con cualquier aparato de los usados para señales de niebla.

Durante la noche.

1.º Disparar cañonazos ú otras señales explosivas, con intervalos de un minuto próximamente entre cada uno.

2.º Hacer fogatas sobre el buque, como las que produce el arder un barril de alquitrán ó de aceite.

3.º Disparar uno á uno y con intervalos, cohetes ó bombas, que al reventar, produzcan estrellas de cualquier color y forma.

4.º Producir un sonido continuo, con cualquier aparato de los usados para señales de niebla.

APÉNDICE.

Preceptos á que deben atenderse los Subinspectores navales en lo relativo á precauciones para el exacto cumplimiento de este Reglamento.

Art. 32. 1.º En el certificado de navegabilidad de cada buque, harán constar que las luces de situación han sido por él reconocidas y que tienen el alcance prevenido por este Reglamento como minimum, habiendo verificado la prueba en noche oscura, pero con atmósfera despejada. No pondrán impedimento para el uso de luces de mayor potencia, que las requeridas por este Reglamento. 2.º Consentirán el uso de luces eléctricas incandescentes, para los faroles de situación; pero en dicho caso exigirán que los buques que las usen, tengan también las luces ordinarias de aceite para suplir á aquellas en caso necesario, y prevendrán á los capitanes, que deben tenerlas siempre listas y en posición. Las luces eléctricas de arco, sólo podrán usarse para señales y descubiertas de horizontes; pero su uso queda terminantemente prohibido, para las luces de situación. 3.º En las pruebas de las luces de situación, á que se refiere el precepto 1.º, se cerciorarán los Subinspectores de que el minimum alcance requerido, se obtiene desde cualquier punto del horizonte desde el que la luz deba ser visible; esto es, en todas las diez cuartas del compás que debe iluminar, después de colocadas las pantallas y desde las proximidades de la luz, hasta una distancia igual por lo menos al minimum requerido. La prueba anterior se verificará, no sólo con las luces horizontalmente dispuestas, sino también inclinándolas diez grados hacia adelante y diez grados hacia atrás, esto es, disponiéndolas como si el buque escorase diez grados á cada banda. Los Subinspectores fijarán su atención en la calidad de los vidrios, para escoger, si es posible,

aquellos en que la luz roja no tenga mezcla de color verde, ni la verde de rayos rojos y que ambos colores puedan distinguirse con rapidez y sin equivocación. Cuidarán también de que las pantallas estén bien colocadas, para que las luces de las bandas no se vean más de media cuarta más allá de la proa, desde la banda opuesta. Exigirán á los vapores que las luces de situación de los costados, no se coloquen más á proa que la luz de tope. En los buques de vela dispondrán la colocación de las luces de situación, de manera que no puedan ocultarse por las velas, eligiendo el lugar más adecuado para su instalación. 4.º Los pitos de vapor, sirenas, bocinas de niebla y campanas, deberán someterse á prueba de alcance y afinarse de modo que el sonido de los pitos y sirenas resulte lo más distinto que sea posible del de las bocinas.

Previsiones á los Capitanes ó Patrones que manden buque.

Art. 33. En tiempos claros ningún buque deberá intentar el cortar la proa á los buques, ejes ó guías de cualquier Escuadra compuesta de tres ó más buques de guerra en formación regular, ni pasar por entre las filas de dicha Escuadra.— Esta prevención deberá cumplirse siempre que las circunstancias del momento lo permitan.

Art. 34. En cada caso de colisión entre dos buques deberá el Capitán, Patrón ó persona encargada del mando de cada buque, siempre y cuando pueda hacerlo sin serio peligro para su propio buque, tripulantes y pasajeros (si los hubiere) detenerse en las proximidades del otro buque hasta que esté cierto de que ya no necesita de sus auxilios y dar al otro buque, á su Capitán, tripulantes y pasajeros (si los hubiere) los auxilios que fueren posibles y necesarios para salvarlos de cualquier riesgo ocasionado por la colisión; y también deberá dar al Capitán,