

y el cumplimiento de las obligaciones. De las visitas de inspección las Delegaciones Provinciales de Industria elevarán a la Dirección General de Industrias Químicas los correspondientes informes juntamente con las Memorias recibidas.

4.º La Dirección General de Industrias Químicas examinará las Memorias e informes recibidos y comprobará si cuantitativa y cualitativamente las realizaciones se ajustan al proyecto aprobado. Cuando así no fuera se instruirá el oportuno expediente administrativo, que resolverá el Ministro de Industria a propuesta del Director general de Industrias Químicas, previo informe del Sindicato Nacional del Papel y Artes Gráficas, pudiendo establecer en caso de incumplimiento de las condiciones aceptadas por cada Empresa la suspensión de los beneficios concedidos y el reintegro de las bonificaciones, exenciones o subvenciones disfrutadas.

5.º Las Empresas que hayan concluido conciertos según lo establecido en la presente disposición podrán solicitar de la Dirección General de Industrias Químicas la revisión, modificación o extinción de las obligaciones a cuyo cumplimiento se comprometieron con el concierto cuando se produzca una sensible variación de las bases técnicas, económicas, fiscales o laborales sobre las que se establecieron sus acuerdos con la Administración.

Esta solicitud será estudiada y resuelta por el Ministro de Industria a propuesta del Director general de Industrias Químicas, previo informe de los Departamentos afectados en su competencia y del Sindicato Nacional del Papel y Artes Gráficas.

6.º El acta de concierto determinará el plazo de vigencia del Régimen de Acción Concertada para cada Empresa.

Segundo.—Las Bases establecidas en el apartado anterior entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», pudiendo acogerse a las mismas, en los plazos que oportunamente señalará el Ministerio de Industria, las Empresas que se propongan realizar proyectos de nueva instalación, modernización o ampliación o que habiéndolos iniciado con posterioridad a la entrada en vigor de la vigente Ley del Plan de Desarrollo Económico y Social de 28 de diciembre de 1963 no hubiesen procedido a la puesta en marcha de las nuevas instalaciones en la fecha de publicación de las presentes Bases.

Tercero.—Se autoriza al Ministerio de Industria para modificar, si las circunstancias económicas así lo aconsejaren, los condicionamientos técnicos, económicos y financieros señalados en las presentes Bases, así como a aceptar una ejecución progresiva o por etapas de los mismos.

Cuarto.—El Ministerio de Industria, con el informe del Sindicato Nacional del Papel y Artes Gráficas, establecerá las normas necesarias para la mejor aplicación de lo dispuesto en la presente Orden.

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a VV. EE.
Madrid, 17 de julio de 1965.

CARRERO

Excmos. Sres. ...

ORDEN de 17 de julio de 1965 por la que se establecen plazos para la descripción y clasificación de puestos de trabajo y formación de plantillas orgánicas.

Ilustrísimos señores:

La Ley articulada de Funcionarios Civiles del Estado de 7 de febrero de 1964 en su artículo 52 establece la obligación de que todos los Centros y Dependencias de la Administración Civil del Estado formen sus correspondientes plantillas orgánicas con los puestos de trabajo debidamente clasificados.

Los Departamentos ministeriales, en cumplimiento del Decreto 865/1964, de 9 de abril, y de la Orden de la Presidencia del Gobierno de 30 de junio de 1964, han constituido las Juntas de Clasificación de Puestos de Trabajo y aprobado y desarrollado sus programas de análisis y descripción.

Superada esta primera etapa, es necesario determinar los plazos de ejecución de las fases previstas dentro del término de dos años que establece la disposición transitoria cuarta de la Ley 31/1965, de 4 de mayo.

Por lo que en uso de la facultad concedida en el artículo 53, párrafo dos, de la Ley articulada de Funcionarios de 7 de febrero de 1964,

Esta Presidencia del Gobierno, previo informe de la Comisión Superior de Personal, ha tenido a bien disponer:

Artículo único.—Las Juntas de Clasificación de Puestos de Trabajo enviarán los estudios y propuestas de descripción y clasificación de los mismos a la Presidencia del Gobierno en los plazos siguientes:

1.º Redacción, aprobación y remisión a la Presidencia del Gobierno de las descripciones de los puestos de trabajo individuales o genéricos antes del 30 de noviembre de 1965.

2.º Elaboración de las plantillas orgánicas y propuesta de adscripción de los puestos a los Cuerpos de acuerdo con las normas 4.1 y 4.2 de las dictadas por la Presidencia del Gobierno por Orden de 30 de junio de 1964 y determinación de la dedicación que exigen y forma de provisión (normas 4.4 y 4.5), acompañadas de los correspondientes organigramas, antes de 31 de enero de 1966.

3.º Propuesta de plantillas orgánicas con los puestos clasificados según el nivel o grado de dificultad y responsabilidad (norma 4.3) antes de 1 de mayo de 1966.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a VV. II.
Madrid, 17 de julio de 1965.

CARRERO

Ilmos. Sres. Subsecretarios Presidentes de las Juntas de Clasificación de Puestos de Trabajo.

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

REGLAMENTO para prevenir los abordajes en el mar, aceptado por España el 21 de abril de 1964.

REGLAMENTO PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN EL MAR

PARTE A.—PRELIMINARES Y DEFINICIONES

REGLA 1

(a) Las presentes Reglas deberán cumplirse por todos los buques o hidroaviones en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella accesible a los buques de navegación marítima, salvo las excepciones previstas en la Regla 30. Cuando, dada su construcción especial, los hidroaviones no puedan cumplir completamente las disposiciones relativas a luces y marcas, deberán observarlas todo lo más aproximadamente que sus condiciones lo permitan.

(b) Las Reglas relativas a luces se observarán en todo tiempo desde la puesta del sol a su salida, y durante ese intervalo no se mostrarán otras luces, excepto aquellas que no puedan ser confundidas con las reglamentarias o no impidan su visibilidad o su carácter distintivo o no impidan asegurar una vigilancia exterior satisfactoria. Las luces prescritas por estas Reglas pueden mostrarse también desde la salida a la puesta del sol cuando haya una visibilidad limitada y en todas las circunstancias en que se estime necesario.

(c) En las Reglas siguientes, salvo lo que expresamente se diga en contrario, se tendrán presentes las siguientes definiciones:

(i) la palabra «buque» designa todo flotador, de cualquier naturaleza que sea, distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua;

(ii) la palabra «hidroavión» designa todo aparato volador susceptible de maniobrar en las aguas;

(iii) la expresión «buque de propulsión mecánica» designa todo buque movido por una máquina;

(iv) todo buque de propulsión mecánica navegando a vela debe ser considerado como «buque de vela», y todo buque propulsado por una máquina, sea con velas desplegadas o no, debe ser considerado como «buque de propulsión mecánica»;

(v) un buque o un hidroavión amarrado «navega» cuando no está fondeado, ni amarrado a tierra ni varado;

(vi) la expresión «altura sobre la borda» significa la altura sobre la cubierta corrida más alta;

(vii) la eslora y la manga de un buque son su longitud máxima y su mayor anchura;

(viii) la eslora y la envergadura de un hidroavión deben ser las dimensiones máximas dadas por un certificado de navegabilidad aérea, o según se determine por una medición a falta de dicho certificado;

(ix) se supondrá que dos buques se encuentran a la vista solamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro;

(x) la palabra «visible» con relación a las luces, significa visible en una noche oscura con atmósfera pura;

(xi) la expresión «sonido breve» significa un sonido de una duración aproximada de un segundo;

(xii) la expresión «sonido prolongado» designa un sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos;

(xiii) la palabra «silbato» significa un dispositivo capaz de producir los sonidos breves o prolongados prescritos;

(xiv) la expresión «dedicado a la pesca» significa la pesca con redes, cordeles o curricanes, pero no incluye la pesca con caña y sedal.

PARTE B.—LUCES Y MARCAS

REGLA 2

(a) Un buque de propulsión mecánica navegando deberá llevar:

(i) en el palo trinquete o a proa de este palo, o bien, si el buque carece de trinquete, en la parte de proa del buque, una luz blanca, brillante, dispuesta de modo que proyecte sin interrupción su brillo en todo un arco de horizonte de 225 grados (20 cuartas de la aguja), o sea 112 grados y medio (10 cuartas o rumbos) a cada banda del buque, es decir, desde proa, 22 y medio grados (dos cuartas) a popa del través de cada costado y de manera que sea visible por lo menos desde una distancia de cinco millas.

(ii) A proa o a popa de la luz blanca prevista en el párrafo (i) una segunda luz blanca de construcción y caracteres semejantes. Esta segunda luz no es obligatoria para los buques de una eslora inferior a 150 pies, pero podrán llevarla.

(iii) Estas dos luces blancas se colocarán en el plano longitudinal o paralelamente a ese plano, de manera que una de ellas esté más elevada que la otra una distancia no inferior a 15 pies y en una posición tal que la luz inferior esté a proa de la superior. La distancia horizontal entre dos luces blancas será, por lo menos, triple que la distancia vertical. La más baja de estas dos luces blancas o, si sólo se lleva una, entonces sólo ésa, se colocará a una altura sobre el casco no inferior a 20 pies, y, si la manga del buque excede de 20 pies, entonces a una altura sobre el casco no inferior a dicha manga, sin que sea necesario, sin embargo, que esta altura exceda de 40 pies. En todo momento, las luces o luz deben estar alejadas y colocadas por encima de otras luces y superestructuras que puedan perturbar su visibilidad.

(iv) A estribor, una luz verde que se proyecte de manera no interrumpida en todo el sector de un arco de horizonte de 112 grados y medio (10 cuartas de la aguja), es decir, desde la proa hasta los 22 grados y medio a popa (2 cuartas) por el través de estribor, y de tal manera que sea visible a una distancia de dos millas por lo menos.

(v) A babor, una luz roja dispuesta de manera que se proyecte de modo no interrumpido en todo el sector de un arco de horizonte de 112 grados y medio (10 cuartas de la aguja), es decir, desde proa hasta 22 grados y medio (2 cuartas) a popa por el través de babor. Esta luz será visible a una distancia de dos millas como mínimo.

(vi) Las indicadas luces de costado verde y roja irán provistas por el lado del buque de pantallas que avancen por lo menos tres pies a proa de la luz, de manera que no se vean desde la proa del buque.

(b) Un hidroavión navegando sobre las aguas debe llevar:

(i) En su parte delantera y en el plano longitudinal, en el lugar en que pueda ser más visible, una luz blanca, brillante, dispuesta de manera que proyecte un haz ininterrumpido en todo el arco del horizonte de 220 grados de la aguja, es decir, desde la proa hasta 110 grados a cada lado del hidroavión, o lo que es igual, a 20 grados por detrás de cada través, y de manera que sea visible desde una distancia de tres millas por lo menos.

(ii) En la derecha o estribor y en la extremidad del ala, una luz verde, establecida de modo que proyecte una luz ininterrumpida sobre un sector de horizonte de 110 grados de la aguja, es decir, 20 grados a popa del través. Esta luz debe ser visible a una distancia de dos millas por lo menos.

(iii) En la izquierda o babor, y en la extremidad del ala, una luz roja establecida de manera que proyecte un haz en un sector del horizonte de 110 grados desde el avante hasta 20 grados a popa del través. Esta luz debe ser visible desde una distancia de dos millas por lo menos.

REGLA 3

(a) Todo buque de vapor que remolque a otro buque o hidroavión llevará, además de las luces de costado, dos luces blancas, brillantes, colocadas en línea vertical, una sobre la otra, con una separación de seis pies por lo menos. Y cuando remolque a más de un buque llevará tres luces blancas en línea vertical, dejando una distancia mínima de seis pies entre la central y las otras dos, si la longitud del remolque, medida desde la popa del buque remolcador y la del último buque remolcado, excede de 600 pies. Cada una de estas luces tendrá la misma construcción que la prescrita en el apartado (i) del párrafo (a) de la Regla 2. Ninguna de estas luces deberá estar a menos de 14 pies por encima del casco. En un buque con un solo palo estas luces pueden llevarse sobre dicho palo.

(b) El buque remolcador debe igualmente mostrar en su popa la luz prevista en la Regla 10, o bien, en su lugar, una pequeña luz blanca a popa de la chimenea o bien del palo de popa, para que gobiernen con referencia a ella, los buques remolcados, pero esa luz no debe ser visible a proa del través del remolcador.

(c) Entre la salida y la puesta del sol, todo buque propulsado mecánicamente, dedicado a remolcar, y cuando la longitud de su remolque exceda de 600 pies, deberá llevar en el sitio en que se pueda ver mejor una marca romboide negra, con un diámetro de dos pies por lo menos.

(d) Un hidroavión amarado, y que remolque uno o varios hidroaviones o buques, deberá llevar las luces prescritas en los apartados (i), (ii), (iii) del párrafo (b) de la Regla 2; y, además, una segunda luz blanca de la misma construcción y características que la luz blanca prescrita en el apartado (i) del párrafo (b) de la Regla 2, y situada en la misma vertical, encima o debajo de ella, y con una separación de seis pies.

REGLA 4

(a) Un buque sin gobierno llevará de noche, en el sitio donde se perciban mejor, y si es un buque propulsado mecánicamente, en lugar de las luces prescritas en los apartados (i) y (ii) del párrafo (a) de la Regla 2, dos luces rojas, dispuestas verticalmente, con una separación entre ambas de por lo menos seis pies y de tal manera que sean visibles en todas las direcciones del horizonte desde una distancia de dos millas por lo menos. Durante el día llevará en una línea vertical y con separación entre ellos de seis pies por lo menos, donde puedan verse mejor, dos globos o marcas negras, con un diámetro no inferior a dos pies.

(b) Un hidroavión amarado que no es dueño de sus movimientos puede llevar, en el lugar que sea más visible y en lugar de la luz prescrita en el apartado (i) del párrafo (b) de la Regla 2, dos luces rojas dispuestas verticalmente y separadas entre sí, por lo menos, tres pies, y de manera que sean visibles en todo el arco del horizonte desde una distancia de dos millas por lo menos. Durante el día puede llevar, situados verticalmente y separados por lo menos tres pies entre sí, donde mejor puedan ser vistos, dos globos o marcas negras, con un diámetro cada uno no inferior a dos pies.

(c) Un buque dedicado a tender o levantar un cable submarino o una boya, o bien un buque efectuando operaciones hidrográficas o trabajos submarinos, o un buque dedicado a aviatación en el mar, o dedicado al lanzamiento o recuperación de aeronaves, y que por razón de su función no esté en condiciones de apartarse de la derrota de otros buques que se acerquen, deberá llevar, en lugar de las luces prescritas en los apartados (i) y (ii) del párrafo (a) de la Regla 2, o apartado (i) del párrafo (a) de la Regla 7, tres luces colocadas en línea vertical, a seis pies de separación entre una y otra como mínimo, y a la misma distancia las extremas respecto a la de en medio. La superior y la inferior serán rojas, y la del centro, blanca, y serán visibles en todo el horizonte desde una distancia de dos millas por lo menos. Durante el día, estos buques deberán llevar, en una línea vertical, a seis pies cuando menos una de otra, situadas donde sean más visibles, tres marcas, cada una no inferior a dos pies de diámetro, de las cuales, la más alta y la más baja tendrán forma de globo y color rojo, y la de en medio, forma romboidal y de color blanco.

(d) (i) Un buque dedicado a operaciones de rastreo de minas deberá llevar en la proa una luz verde, y en el extremo o extremos de la verga de proa en la banda o bandas en las que exista peligro, otra luz similar. Estas luces se llevarán además

de la luz descrita en el apartado (i) del párrafo (a) de la Regla 2 o en el apartado (i) del párrafo (a) de la Regla 7, según sea apropiado y de manera que sea visible en toda la línea del horizonte desde una distancia de dos millas por lo menos. Durante el día deberá llevar globos negros de un diámetro no inferior a dos pies, en la misma posición que las luces verdes.

(ii) Cuando se muestran estas luces o globos se indica que es peligroso para otros buques aproximarse demasiado, esto es, más de 3.000 pies por la popa del dragaminas, o 1.500 pies por el costado o costados en que exista peligro.

(e) Los buques o hidroaviones citados en la presente Regla que no estén navegando por el agua no deberá llevar las luces de costado ni la luz de popa, pero si cuando naveguen.

(f) Las luces y marcas prescritas por esta Regla deben ser consideradas por otros buques e hidroaviones como señales de que el buque o hidroavión que las lleva está sin gobierno y no puede, por consiguiente, desviarse de su derrota.

(g) Estas señales no son las que debe hacer un buque en peligro y que necesite ayuda. Esas señales se detallan en la Regla 31.

REGLA 5

(a) Un buque de vela que navegue y los buques e hidroaviones remolcados deberán llevar las mismas luces que se prescriben en la Regla 2 para los buques accionados mecánicamente o hidroaviones que naveguen, respectivamente, con la excepción de las luces blancas que en ellas se mencionan y que no deben llevar en ningún caso. Deben igualmente llevar la luz de popa prescrita en la Regla 10, debiendo entenderse que los buques remolcados, exceptuando el último de ellos, pueden llevar en lugar de la luz de popa una pequeña luz blanca, como se prescribe en el párrafo (b) de la Regla 3.

(b) Además de las luces prescritas en el párrafo (a), un buque de vela puede llevar, en la parte más alta del trinquete, dos luces en línea vertical suficientemente separadas de manera que se distingan claramente. La luz superior deberá ser roja, y la inferior, verde. Ambas luces estarán construidas y fijadas como se prescribe en el apartado (i) del párrafo (a) de la Regla 2, y serán visibles desde una distancia de dos millas.

(c) Un buque abarloado a un remolcador que le empuja deberá llevar en su extremo de proa una luz verde a estribor y una roja a babor, de las mismas características que las luces prescritas en los apartados (iv) y (v) del párrafo (a) de la Regla 2, con tal que el número de buques empujados en un grupo sea iluminado como un solo buque.

(d) Entre la salida y la puesta del sol, un buque remolcado, cuando la longitud del remolque exceda de 600 pies, deberá llevar, donde se pueda ver mejor, una marca negra romboidal, con un diámetro de dos pies por lo menos.

REGLA 6

(a) Cuando no sea posible, a causa del mal tiempo o de otra causa justificada, colocar luces de costado, verdes y rojas, estas luces se tendrán a mano encendidas y dispuestas para uso inmediato, y se mostrarán, cuando se acerque otro barco, en sus costados respectivos, con tiempo suficiente para evitar el abordaje, y de forma que se vean lo mejor posible, que la verde no sea vista por babor ni la roja por estribor y, si es posible, que ninguna de ellas se vea más de 22 grados y medio (dos cuartas) a popa del través de sus bandas respectivas.

(b) Para facilitar y hacer más seguro el uso de estas luces portátiles, los faroles se pintarán exteriormente del mismo color de la luz e irán provistos de pantallas convenientes.

REGLA 7

Los buques accionados mecánicamente, con una eslora inferior a 65 pies, los de remos o a vela de menos de 40 pies de eslora y las embarcaciones de remo no estarán obligados cuando naveguen a llevar las luces prescritas en las Reglas 2, 3 y 5, pero si no las llevan, deberán estar provistos de las siguientes luces:

(a) Exceptuando lo dispuesto en los párrafos (b) y (c), los buques propulsados mecánicamente de menos de 65 pies de eslora deberán llevar:

(i) A proa del buque, donde mejor se vea, y a una altura sobre la regala no inferior a nueve pies, una luz blanca, construida y fijada, como se prescribe en el apartado (i), párrafo (a), de la Regla 2, y de tal manera que sea visible desde una distancia de tres millas por lo menos.

(ii) Luces de costado verdes y rojas construidas y fijadas como se ha prescrito en los apartados (iv) y (v) del párrafo (a) de la Regla 2, y de manera que sean visibles desde una distancia de una milla por lo menos o un farol combinado para enseñar una luz verde y una roja desde la proa hasta 22 grados y medio a popa del través del costado respectivo. Este farol se colocará debajo de la luz blanca y a una distancia no inferior a tres pies.

(b) Los buques propulsados mecánicamente de menos de 65 pies de eslora, cuando remolquen o empujen a otro buque deberán llevar:

(i) Además de las luces de costado o del farol combinado prescrito en el apartado (ii) del párrafo (a) de esta Regla, dos luces blancas en línea vertical, una sobre la otra y a una distancia no inferior a cuatro pies. Cada una de estas luces tendrá la misma construcción y carácter que las luces blancas prescritas en el apartado (i) del párrafo (a), y una de ellas deberá llevarse en la misma posición. En un buque con un solo palo estas luces pueden colocarse en el palo.

(ii) Una luz a popa, como se prescribe en la Regla 10, o, en lugar de esa luz, una pequeña luz blanca a popa de la chimenea o del palo más a popa para que el remolque se gobierne por ella, pero esa luz no deberá ser visible a popa del través.

(c) Los buques propulsados mecánicamente de menos de 40 pies de eslora pueden llevar la luz blanca a una altura inferior a nueve pies sobre la regala; pero su altura sobre las luces de los costados o farol combinado prescrito en el apartado (ii) del párrafo (a), no deberá ser inferior a tres pies.

(d) Salvo lo prescrito en el párrafo (f), los buques de menos de 40 pies de eslora que naveguen a remo o vela, si no llevan las luces de los costados, deberán llevar, donde mejor se vea, un farol, mostrando una luz verde en un costado y una luz roja en el otro, de manera que sean visibles a una distancia de una milla por lo menos, y fijadas de forma que la luz verde no se vea por el costado de babor, ni la roja por el de estribor. Cuando no sea posible fijar esta luz, se la mantendrá preparada para uso inmediato y se mostrará con suficiente tiempo para evitar el abordaje y de modo que la luz verde no se vea desde el costado de babor ni la roja desde el costado de estribor.

(e) Cuando sean remolcados, los buques a que se refiere esta Regla deberán llevar las luces de los costados o el farol combinado prescritos en los párrafos (a) o (d) de la presente Regla, según los casos, y una luz a popa, como se prescribe en la Regla 10, o, a excepción del último buque del remolque, una pequeña luz blanca, como se prescribe en el apartado (ii) del párrafo (b). Cuando sean empujados, deberán llevar en el extremo de proa, según los casos, las luces de costado, o el farol combinado prescritos en los párrafos (a) o (d) de la presente Regla, con tal que si los buques a que se refiere la presente Regla, cualquiera que sea su número, vayan empujados en grupo, irán iluminados como un solo buque, según la presente Regla, a menos que la longitud total del grupo exceda de 65 pies, caso en el cual serán de aplicación las disposiciones del párrafo (c) de la Regla 5.

(f) Las embarcaciones menores que naveguen a remo o a vela sólo necesitarán llevar dispuesta una linterna eléctrica o un farol encendido, mostrando una luz blanca, que se mostrará con tiempo suficiente para prevenir el abordaje.

(g) Los buques y botes a que se refiere la presente Regla no necesitarán llevar las luces y marcas prescritas en el párrafo (a) de la Regla 4 y (e) de la Regla 11, y el tamaño de sus señales diurnas puede ser inferior al prescrito en el párrafo (c) de la Regla 4 y (c) de la Regla 11.

REGLA 8

(a) Una embarcación de práctica propulsada mecánicamente cuando esté de servicio de practica y navegando:

(i) Deberá llevar una luz blanca en el tope del palo, a una altura no inferior a 20 pies sobre el casco, visible en todo el horizonte desde una distancia de tres millas por lo menos, y ocho pies bajo ella una luz roja de construcción y carácter similares. Si el buque tiene menos de 65 pies de eslora, puede llevar la luz blanca a una altura no inferior a nueve pies sobre la regala y la luz roja a una distancia de cuatro pies bajo la blanca.

(ii) Deberá llevar las luces de costado o faroles prescritos en los apartados (iv) y (v) del párrafo (a) de la Regla 2, o en el apartado (ii) del párrafo (a) o en el párrafo (d) de la Regla 7, según el caso, y la luz de popa prescrita en la Regla 10.

(iii) Deberán mostrar una o varias luces intermitentes (luces *flare-up*) a intervalos que no excedan de diez minutos. En su lugar pueden usarse luces blancas intermitentes visibles en todo el horizonte.

(b) Una embarcación de práctico a vela cuando nevegue en servicio de practicaaje:

(i) Deberá llevar una luz blanca en el tope del palo, visible en todo el horizonte a una distancia de tres millas como mínimo.

(ii) Deberá estar provista de las luces de costado o farol prescritas en el párrafo (a) de la Regla 5 o (n el (d) de la Regla 7, según el caso, y cuando se aproxime mucho a otro buque deberá tener estas luces dispuestas para usarse y deberá mostrarlas a intervalos cortos para indicar la dirección en que navega, pero la luz verde no deberá verse del lado de babor ni la roja del lado de estribor. Deberá llevar también la luz de popa prescrita en la Regla 10.

(iii) Deberá mostrar una o varias luces intermitentes (de *flare-up*) a intervalos que no excedan de diez minutos.

(c) Un buque de práctico, cuando esté dedicado al servicio de practicaaje pero no navegue, deberá llevar las luces y mostrar los destellos prescritos en los apartados (i) y (iii) del párrafo (a) o en los apartados (i) y (iii) del párrafo (b), según el caso, y si está fondeado deberá llevar las luces de fondeo prescritas en la Regla 11.

(d) Un buque de práctico, cuando no esté dedicado al practicaaje, deberá mostrar las luces o marcas de los buques similares en eslora.

REGLA 9

(a) Cuando los buques de pesca no estén dedicados a la pesca, deberán mostrar las luces o marcas para buques similares de su misma eslora.

(b) Cuando los buques dedicados a la pesca naveguen o estén fondeados deberán mostrar solamente las luces y marcas prescritas en la presente Regla, que deberán ser visibles desde una distancia de dos millas por lo menos.

(c) (i) Los buques de pesca al rastreo, es decir, arrastrando redes u otros dispositivos a través del agua, deberán llevar dos luces en una línea vertical, una sobre la otra, con una separación que no exceda de 12 pies ni baje de cuatro. La más alta de estas luces deberá ser verde y la más baja blanca, y ambas deberán ser visibles en todo el horizonte. La más baja de estas dos luces deberá llevarse sobre las luces de costado, a una altura no inferior al doble de la distancia entre dos luces verticales.

(ii) Estos buques pueden llevar, además, una luz blanca de construcción similar a la luz blanca prescrita en el apartado (i) del párrafo (a) de la Regla 2, pero esa luz deberá llevarse más baja y a popa de las luces rojas y blancas visibles en todo el horizonte.

(d) Los buques dedicados a la pesca, salvo los dedicados a la pesca con redes de arrastre, deberán llevar las luces prescritas en el apartado (i) del párrafo (c), salvo que la más alta de las dos luces verticales deberá ser roja. Cuando esos buques tengan una eslora inferior a 40 pies pueden llevar la luz roja a una altura sobre la regala no inferior a nueve pies y la luz blanca a una altura de tres pies por lo menos debajo de la luz roja.

(e) Los buques a que se refieren los párrafos (c) y (d) deberán llevar, cuando naveguen, las luces de costado o faroles prescritos en los apartados (iv) y (v) del párrafo (a) de la Regla 2, o en el apartado (ii) del párrafo (a) de la Regla 7, o en el párrafo (d) de la Regla 7, según el caso, y la luz de popa prescrita en la Regla 10. Cuando no naveguen, no necesitarán mostrar ni las luces de costado ni la luz de popa.

(f) Los buques a que se refiere la sección (d) que tengan dispositivos extendidos más de 500 pies horizontalmente en alta mar deberán llevar una luz blanca adicional visible desde todo el horizonte a una distancia horizontal que no baje de seis pies ni exceda de 20 de las luces verticales en la dirección de los dispositivos extendidos. Esta luz blanca adicional deberá estar colocada a una altura que no exceda de la prescrita para la luz blanca del apartado (i) del párrafo (c) y no estará más baja que las luces de costado.

(g) Además de las luces que deben llevar según esta Regla los buques dedicados a la pesca pueden utilizar para llamar la atención de los buques que se acerquen una luz intermitente (de *flare-up*), o pueden dirigir el haz de luz de su proyector en dirección de un peligro que amenace al buque que se aproxime, de manera que el haz de luz no cree dificultades a otros buques. Pueden utilizar también luces de trabajo, pero los pescadores deben tener en cuenta que las luces de trabajo demasiado bri-

llantes o insuficientemente protegidas por pantallas pueden disminuir la visibilidad de las luces prescritas en esta Regla o hacer menos patente su carácter distintivo.

(h) Durante el día, los buques dedicados a la pesca deberán indicar su ocupación desplegando, donde mejor se vea, una marca negra consistente en dos conos, cada uno con un diámetro no inferior a dos pies, iuntados por los vértices el uno sobre el otro. Cuando estos buques tengan una eslora inferior a 65 pies, se puede sustituir la marca negra por un cesto. Cuando su dispositivo desplegado se extienda a más de 500 pies horizontalmente en alta mar, los buques dedicados a la pesca desplegarán, además, una marca negra cónica, con el vértice hacia arriba, en la dirección del dispositivo extendido.

Nota.—Los buques que pesquen con caña y sedal no están «dedicados a la pesca», según la definición del apartado (xiv) del párrafo (c) de la Regla 1.

REGLA 10

(a) Salvo lo dispuesto en contrario en las presentes Reglas, todo buque deberá llevar en la popa, mientras navegue, una luz blanca, construída de manera que se proyecte de forma no interrumpida sobre un arco del horizonte de 135 grados (12 cuartas), y fijada de forma que muestre la luz 67,5 grados (6 cuartas) a cada banda desde la popa del buque y de manera que sea visible desde una distancia de dos millas por lo menos.

(b) En buques pequeños en que no sea posible a causa del mal tiempo o por otra causa justificada fijar esta luz, se tendrá a mano una linterna eléctrica o un farol encendido mostrando una luz blanca y dispuesto para utilizarse cuando se aproxime un buque que le adelante, mostrándolo con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

(c) Cuando navegue un hidroavión en el agua, deberá llevar en la cola una luz blanca, construída de manera que proyecte una luz ininterrumpida sobre un arco del horizonte de 140 grados de la aguja, y fijada de manera que muestre la luz 70 grados desde la popa a cada banda del hidroavión y de manera que sea visible desde una distancia de dos millas por lo menos.

REGLA 11

(a) Un buque de menos de 150 pies de eslora, cuando este fondeado, deberá llevar en la proa, donde se vea mejor, una luz blanca visible en todo el horizonte desde una distancia de dos millas por lo menos. Ese buque puede llevar también una segunda luz blanca en la posición prescrita en el párrafo (b) de la presente Regla, pero no se le exigirá llevarla. La segunda luz blanca, cuando se lleve, deberá ser visible desde una distancia de dos millas por lo menos, y estará colocada de manera que sea visible lo más posible desde todo el horizonte.

(b) Un buque de una eslora igual o superior a 150 pies, cuando esté fondeado, deberá llevar cerca de la roda, a una altura no inferior a 20 pies sobre el casco, una luz, y en la popa del buque o cerca de ella otra luz igual, colocada a una altura que no sea de menos de 15 pies por debajo de la luz de proa. Ambas luces deberán ser visibles desde una distancia de tres millas por lo menos, y colocadas de manera que sean visibles lo más posible desde todo el horizonte.

(c) Entre la salida y la puesta del sol, todo buque, cuando esté fondeado, deberá llevar en la parte delantera, donde mejor se vea, un globo negro con un diámetro no inferior a dos pies.

(d) Un buque dedicado a tender o recoger un cable submarino o una boya o que realice operaciones hidrográficas u otras operaciones submarinas, deberá llevar, cuando esté fondeado, las luces o marcas prescritas en el párrafo (c) de la Regla 4, además de las prescritas, según los casos, en los párrafos precedentes de la presente Regla.

(e) Un buque varado deberá llevar la luz o luces prescritas en los párrafos (a) o (b) y las dos luces rojas prescritas en el párrafo (a) de la Regla 4. Durante el día deberá llevar, donde mejor se vean, tres globos negros, cada uno con un diámetro no inferior a dos pies, colocados en línea vertical uno sobre el otro y distanciados por lo menos seis pies.

(f) Un hidroavión en el agua con una eslora inferior a 150 pies, cuando esté fondeado, deberá llevar donde mejor se vea una luz blanca visible en todo el horizonte desde una distancia de dos millas por lo menos.

(g) Un hidroavión en el agua con una eslora igual o superior a 150 pies, cuando esté fondeado, deberá llevar donde mejor se vean una luz blanca a proa y una luz blanca a popa y ambas luces serán visibles desde todo el horizonte a una distancia de tres millas por lo menos y, además, si el avión tiene una envergadura de más de 150 pies, una luz blanca en cada extremo para indicar la envergadura máxima, y visible, en la me-

dida de lo posible, en todo el horizonte desde una distancia de una milla.

(h) Un hidroavión varado deberá llevar una luz de fondo o varias, según se dispone en los párrafos (f) y (g), y además puede llevar dos luces rojas en línea vertical, distanciadas por lo menos tres pies, colocadas de manera que sean visibles en todo el horizonte.

REGLA 12

Todo buque o hidroavión en el agua, si lo juzga necesario para atraer la atención, podrá mostrar, además de las luces que se le exige llevar según estas Reglas, luces *fiare-up*, o utilizar una señal detonante u otra señal sonora que no pueda confundirse con ninguna otra señal autorizada por las presentes Reglas.

REGLA 13

(a) En nada dificultarán las presentes Reglas la ejecución de prescripciones especiales dictadas por el Gobierno de cualquier nación en cuanto a disponer de un mayor número de luces de situación y de señales para buques de guerra, para buques navegando en convoy, para buques de pesca dedicados a la pesca en flotilla o para hidroaviones en el agua.

(b) Siempre que un Gobierno interesado determine que un buque de guerra o cualquiera otro buque militarizado, o que un hidroavión amarrado de construcción especial u objetivos especiales no puede cumplir completamente las disposiciones de alguna de las presentes Reglas con respecto al número, posición, alcance o arco de visibilidad de las luces o marcas, sin perjudicar la función militar del buque, o hidroavión, dicho buque o hidroavión deberá cumplir con las demás disposiciones con respecto al número, posición, alcance o arco de visibilidad de las luces o marcas que su Gobierno haya determinado como susceptibles de permitir la aplicación de las Reglas lo más aproximadamente posible.

REGLA 14

Un buque que navegue a vela y también propulsado por maquinaria deberá llevar durante el día a proa, donde se vea mejor, una marca cónica negra, con el vértice hacia abajo y con un diámetro en la base no inferior a dos pies.

PARTE C.—SENALES SONORAS Y CONDUCTO EN CASO DE VISIBILIDAD LIMITADA

Preliminares

1. *El hecho de poseer informaciones obtenidas por medio del radar no releva a un buque de la obligación de conformarse estrictamente con las Reglas y, en particular, con las obligaciones contenidas en las Reglas 15 y 16.*

2. *El anexo a las Reglas contiene recomendaciones que pretenden ayudar en la utilización del radar como una ayuda para evitar abordajes cuando haya visibilidad limitada.*

REGLA 15

(a) Un buque propulsado mecánicamente de una eslora igual o superior a 40 pies deberá ir provisto de un silbato eficaz, que suene por medio del vapor o de algún sustituto del vapor, y situado de manera que el sonido no pueda ser interceptado por ningún obstáculo, y también de una corneta de niebla, que sea sonada por medios mecánicos, y una campana; una y otra suficientemente sonoras. Un buque de vela con una eslora igual o superior a 40 pies deberá ir provisto de una corneta de niebla y una campana similares.

(b) Todas las señales prescritas en la presente Regla para buques navegando serán hechas:

- (i) con el silbato, en los buques de propulsión mecánica;
- (ii) con la corneta de niebla, en los buques de vela;
- (iii) con el silbato o corneta, en los buques remolcados.

(c) Con niebla, bruma, nevando, fuertes chubascos o en cualquiera otra situación de visibilidad limitada de forma similar, tando de día como de noche, las señales prescritas en esta Regla deberán usarse del modo siguiente:

(i) Un buque de propulsión mecánica y navegando deberá producir un sonido prolongado con intervalos de dos minutos como máximo.

(ii) Un buque de propulsión mecánica en marcha, pero parado y sin navegar, deberá producir, con intervalos no superiores a dos minutos, dos sonidos prolongados, separados por un intervalo de un segundo entre ambos.

(iii) Un buque de vela en marcha deberá producir, con intervalos que no excedan de un minuto, un sonido cuando cifa el viento por estribor, dos sonidos seguidos cuando cifa el viento por babor, y tres sonidos seguidos cuando tenga el viento a popa del través.

(iv) Un buque fondeado repicará la campana durante cinco segundos aproximadamente y con intervalos que no excedan de un minuto. Si su eslora es superior a 350 pies se tocará la campana en la parte de proa del buque, y además, en la popa, con intervalos que no excedan de un minuto, y durante unos cinco segundos se hará sonar un gong o cualquier otro instrumento cuyo sonido y timbre no pueda confundirse con el de la campana. Un buque fondeado puede, además, y de acuerdo con lo que autoriza la Regla 12, emitir tres sonidos consecutivos, a saber: uno breve, uno largo y otro breve para señalar su situación y la posibilidad de un abordaje al buque que se le aproxime.

(v) Un buque remolcador, un buque dedicado a tender o recoger cables submarinos o boyas, o un buque sin gobierno, incapaz de separarse de la derrota de otro y de maniobrar con arreglo a lo mandado en estas Reglas, en lugar de los sonidos previstos en los apartados (i), (ii) y (iii) emitirán, con intervalos que no excedan de un minuto, tres sonidos consecutivos, a saber: uno prolongado seguido de dos breves.

(vi) Un buque remolcado, o si el remolque se compone de más de uno, sólo el último de ellos, si tiene tripulación a bordo, emitirá, con intervalos no superiores a un minuto, cuatro sonidos consecutivos: uno largo seguido de tres breves. Cuando sea posible, esta señal se emitirá inmediatamente después de la emitida por el buque remolcado.

(vii) Un buque varado deberá emitir la señal con la campana y, si se le exige, la señal con el gong prescrita en el apartado (iv) y, además, deberá dar tres golpes separados y distintos de la campana inmediatamente antes y después del rápido toque de las campanadas.

(viii) Un buque dedicado a la pesca cuando navegue o esté fondeado deberá emitir, a intervalos no superiores a un minuto, la señal prescrita en el apartado (v). Un buque, cuando pesque con curricanes o cordeles y esté navegando, deberá emitir las señales prescritas en los apartados (i), (ii) o (iii), según el caso.

(ix) Un buque con una eslora inferior a 40 pies, un bote de remos o un hidroavión amarrado no estarán obligados a emitir las señales anteriormente mencionadas, pero si no las hacen deberán emitir alguna otra señal sonora eficaz a intervalos que no excedan de un minuto.

(x) Una embarcación de práctico propulsada mecánicamente, cuando esté dedicada al servicio de practica, podrá emitir, además de las señales prescritas en los apartados (i), (ii) y (iv), una señal de identificación consistente en cuatro sonidos breves.

REGLA 16

(a) En tiempo de niebla, bruma, nieve, fuertes chubascos o en cualesquiera otras condiciones similares que limiten la visibilidad, los buques y los hidroaviones irán a velocidad moderada, teniendo cuidadosamente en cuenta las circunstancias y condiciones existentes.

(b) Todo buque de propulsión mecánica, cuando oiga la señal de niebla o de verlo, puede tomar medidas inmediatas e imitación que aparentemente esté a proa de su través, parará su máquina tan pronto como las circunstancias del caso lo permitan y navegará después con precaución hasta que el peligro de abordaje haya pasado.

(c) Todo buque de propulsión mecánica que detecte la presencia de otro buque por la proa de su través antes de oír la señal de niebla o verlo, puede tomar medidas inmediatas e importantes para evitar su aproximación excesiva; pero, de no poder evitar esto, deberá parar oportunamente su máquina en la medida que las circunstancias lo permitan para evitar el abordaje, y después navegará con precaución hasta que el peligro de abordaje haya pasado.

PARTE D.—REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

Preliminares

1. *Al observar e interpretar las presentes Reglas, las decisiones serán tomadas decididamente, con amplitud de tiempo y con la destreza que debe poseer todo buen marino.*

2. *El peligro de abordaje podrá comprobarse, cuando las circunstancias lo permitan, observando atentamente la marcación del buque que se aproxima. Si la marcación no cambia apreciablemente puede asegurarse que tal peligro existe.*

3. *Los navegantes deben tener en cuenta que un hidroavión amarrado, o bien despegando, o que maniobre en condiciones at-*

mosféricas desfavorables, puede encontrarse en la imposibilidad de cambiar en el último momento la maniobra que intenta.

4. Las Reglas 17 a 24 son de aplicación solamente a buques que se encuentren a la vista uno de otro.

REGLA 17

(a) Cuando dos buques de vela se acerquen uno al otro de manera que sea de temer un abordaje, uno de ellos se desviará de la derrota del otro con arreglo a las siguientes normas:

(i) Cuando cada uno tenga el viento en bandas contrarias, el que lo tiene a babor se separará de la derrota del otro.

(ii) Cuando ambos tengan el viento en la misma banda, el que esté a barlovento se separará de la derrota del que esté a sotavento.

(b) A los fines de la presente Regla, la banda de barlovento será aquella contraria al costado en que se lleve la vela mayor, o, en el caso de buques de aparejo de cruzamen, el lado opuesto a aquel en que se lleve la mayor vela de proa a popa.

REGLA 18

(a) Cuando dos buques propulsados mecánicamente naveguen de vuelta encontrada, con rumbos opuestos o casi opuestos, habiendo peligro de abordaje, cada uno de ellos meterá a estribor con objeto de pasar al otro por babor. Esta Regla sólo se aplica a los buques que naveguen enfilando o casi enfilando por la proa al otro de manera que exista peligro de abordaje, pero no se aplica a dos buques que conservando sus rumbos pueden pasar francos uno de otro. Los únicos casos en que esta Regla tiene aplicación son aquellos en que cada uno de los dos buques está enfilado con el otro, o casi enfilado; en otras palabras, en los casos en que, si es de día, cada uno de ellos vea los palos del otro enfilados en línea o casi enfilados con los suyos; y si es de noche cuando cada buque pueda ver simultáneamente las dos luces de costado del otro. No es de aplicación, durante el día, a los casos en que un buque vea a otro por su proa o cortando su propia derrota; o de noche, a los casos en que la luz roja de uno de los buques se encuentre opuesta a la luz roja del otro, o cuando la luz verde de uno de los buques se encuentre opuesta a la luz verde del otro, o cuando una luz roja sin luz verde o una luz verde sin luz roja sea vista a proa, o por último, cuando se vean ambas luces por cualquier lado que no sea la proa.

(b) Para la aplicación de esta Regla, así como las Reglas 19 a 29 inclusive, exceptuando el párrafo (c) de la Regla 20 y la Regla 28, todo hidroavión amarrado debe ser considerado como un buque, y la expresión buque de propulsión mecánica debe ser interpretada consecuentemente.

REGLA 19

Quando dos buques de propulsión mecánica se crucen, existiendo peligro de abordaje, el que vea al otro por el costado de estribor se apartará de la derrota de este segundo.

REGLA 20

(a) Cuando dos buques, uno de propulsión mecánica y otro de vela, naveguen en dirección que haga presumir el abordaje, el de propulsión mecánica se apartará de la derrota del velero, salvo las excepciones previstas en las Reglas 24 y 26.

(b) Esta Regla no dará derecho a un buque de vela a obstaculizar en un canal estrecho el paso seguro de un buque propulsado mecánicamente que solamente pueda navegar dentro de ese canal.

(c) Un hidroavión amarrado deberá, en lo posible, mantenerse separado de todo buque y evitar entorpecer su navegación. Sin embargo, si hay peligro de abordaje, debe conducirse de acuerdo con el presente Reglamento.

REGLA 21

Quando, según las Reglas precedentes, uno de los buques cambie de rumbo, el otro conservará el suyo, así como su velocidad.

Si a consecuencia de una causa cualquiera este segundo buque se encuentra tan cerca del otro que el abordaje no puede ser evitado por la sola maniobra del obligado a hacerla, dicho segundo buque hará por su parte la maniobra que crea más conveniente para impedirlo (véanse las Reglas 27 y 29).

REGLA 22

Todo buque obligado por estas Reglas a apartarse de la derrota de otro maniobrá decidida y rápidamente, en cuanto sea posible, para cumplir esta obligación, y evitará el cortar la proa si las condiciones del caso lo permiten.

REGLA 23

Todo buque de propulsión mecánica obligado por estas Reglas a separarse de la derrota de otro buque deberá, al acercarse a este segundo, moderar su velocidad, parar, o dar atrás, si es necesario.

REGLA 24

(a) No obstante todo lo prescrito en estas Reglas, todo buque que alcance a otro se apartará de su derrota.

(b) Todo buque que se acerque a otro viniendo de una demora de más de 22 ½ grados (dos cuartas) a popa de su través, es decir, que se encuentre en una posición tal con relación al buque alcanzado que durante la noche le sea imposible ver ninguna de las dos luces del costado de éste, se considerará como un buque que alcanza a otro; y ninguna variación de la marcación entre ambos permitirá considerar al otro buque que alcanza como buque que cruza, en el sentido de estas Reglas, sin que quede relevado de la obligación de separarse del buque alcanzado hasta que lo haya pasado y esté en franquía respecto a él.

(c) Si el buque que alcanza no puede apreciar con certidumbre si se halla delante o detrás de dicha dirección, deberá considerarse, en caso de duda, como buque que alcanza, y, por tanto, separarse del buque alcanzado.

REGLA 25

(a) En los canales y pasos estrechos, todo buque de propulsión mecánica llevará la derecha del canal o eje medio, siempre que esta prescripción sea posible y sin peligro para él.

(b) Siempre que un buque de propulsión mecánica se aproxime a un recodo en un canal, no pudiendo ver a otro buque de propulsión mecánica que navegue en sentido contrario, el primero debe, al llegar a una distancia de media milla del recodo, emitir un sonido prolongado con su silbato, que deberá ser contestado con un sonido similar emitido por cualquier buque de propulsión mecánica que se aproxime y que pueda oír esta señal del otro lado del recodo. Haya oído o no una señal de contestación emitida desde el otro lado del recodo, el primero de los buques deberá pasar dicho recodo con precaución y en estado de alerta.

(c) En un canal estrecho un buque propulsado mecánicamente con menos de 65 pies de eslora no deberá entorpecer el paso seguro de un buque que pueda navegar solamente dentro de dicho canal.

REGLA 26

Todo buque que no esté dedicado a la pesca, excepto los buques a los que sean de aplicación las disposiciones de la Regla 4, deberán separarse, cuando naveguen, de la derrota de los buques dedicados a la pesca. Esta Regla no dará derecho a ningún buque dedicado a la pesca a obstruir un canal utilizado por buques que no sean de pesca.

REGLA 27

Al obedecer e interpretar estas Reglas se tendrán en cuenta todos los peligros de la navegación y de abordaje y demás circunstancias especiales, incluso las limitaciones de la embarcación afectada, que puedan hacer necesario apartarse de las presentes Reglas con objeto de evitar un peligro inmediato.

PARTE E.—SEÑALES SONORAS PARA BUQUES A LA VISTA UNO DEL OTRO

REGLA 28

(a) Estando dos buques a la vista uno del otro, el de propulsión mecánica que navegue y enmiende su rumbo conforme a las prescripciones de las presentes Reglas, indicará esta enmienda de acuerdo con las señales siguientes, emitidas con su silbato:

Un sonido breve significa: «Caigo a estribor».

Dos sonidos breves significan: «Caigo a babor».

Tres sonidos breves significan: «Mi máquina está dando atrás toda».

(b) Siempre que un buque propulsado mecánicamente que, según las presentes Reglas, deba mantener su rumbo y velocidad, esté a la vista de otro buque y tenga duda acerca de si el otro buque ha adoptado las medidas suficientes para evitar el abordaje, podrá indicar esa duda emitiendo cinco breves y rápidos sonidos con el silbato, por lo menos. Esta señal no le exime de las obligaciones que le incumben con arreglo a

las Reglas 27 y 28 o a cualquiera otra Regla, ni de la obligación de señalar toda maniobra que efectúe de acuerdo con lo que disponen las presentes Reglas, emitiendo las señales sonoras apropiadas indicadas en la presente Regla.

(c) Toda señal de silbato mencionada en la presente Regla puede ser también indicada por una señal visual consistente en una luz blanca visible en todo el horizonte desde una distancia de cinco millas por lo menos, y dispuesta de manera que funcione simultáneamente y de acuerdo con el mecanismo sonoro del silbato, y permanezca iluminada y visible durante el mismo período de tiempo que la señal sonora.

(d) Ningún extremo de las presentes Reglas impedirá el uso de reglas especiales dispuestas por el Gobierno de cualquier nación relativas a señales adicionales del silbato entre buques de guerra o buques navegando en convoy.

PARTE F.—VARIOS

REGLA 29

Ningún extremo de las presentes Reglas eximirá a ningún buque, propietario, capitán o miembro de su tripulación, de las consecuencias de cualquier negligencia en llevar las luces o señales, de cualquier negligencia en mantener una vigilancia adecuada, o de cualquier negligencia de las precauciones que pueda exigir la experiencia ordinaria del hombre de mar o las circunstancias especiales de cada caso.

REGLA 30

Ningún extremo de las presentes Reglas impedirá el uso de Reglas especiales debidamente dispuestas por las autoridades locales relativas a la navegación en cualquier puerto, río, lago o aguas interiores, incluso las superficies reservadas a los hidroaviones.

REGLA 31

Señales de socorro

(a) Cuando un buque o hidroavión amarrado esté en peligro y requiera asistencia de otros buques o de tierra, lo hará por medio de las siguientes señales, conjunta o separadamente:

(i) Disparos de cañón o señales con otros explosivos, disparados a intervalos de un minuto, aproximadamente.

(ii) Un sonido continuo producido por algún aparato de señales de niebla.

(iii) Cohetes o bombas de palenque que proyecten estrellas rojas, lanzados uno a uno y con cortos intervalos.

(iv) Una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro método de hacer señales, consistente en el grupo . . . — . . . del Código Morse.

(v) Una señal enviada por radiotelefonía, consistente en la palabra «Mayday».

(vi) La señal de socorro N. C. del Código Internacional de Banderas.

(vii) Una señal consistente en una bandera cuadrada con un globo o algo que se parezca a un globo encima o debajo de ella.

(viii) Llamadas a bordo (como las producidas quemando un barril de alquitrán, de aceite, etc.).

(ix) Un cohete con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja.

(x) Una señal de humo que produzca un gran volumen de humo de color anaranjado.

(xi) Subiendo y bajando, lenta y repetidamente, los brazos, extendidos hacia los lados.

Nota.—Los buques en peligro pueden utilizar la señal de alarma radiotelegráfica o radiotelefónica para lograr que presten atención a sus llamadas y mensajes de socorro. La señal de alarma radiotelegráfica, dispuesta para que actúe las autoalarmas radiotelegráficas de los buques que están provistos de ella, consiste en una serie de 12 rayas, de cuatro segundos cada una, emitidas en un minuto, y la duración del intervalo entre dos rayas consecutivas es de un segundo. La señal de alarma radiotelefónica consiste en dos tonos transmitidos alternativamente sobre períodos de treinta segundos a un minuto.

(b) El empleo de las señales precedentes, salvo para indicar que un buque o hidroavión está en peligro, y el empleo de cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores, queda prohibido.

ANEXO AL REGLAMENTO

RECOMENDACIONES SOBRE EL USO DE LA INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR EL RADAR COMO UNA AYUDA PARA EVITAR LOS ABORDAJES EN EL MAR

(1) Las suposiciones basadas en una información limitada pueden ser peligrosas y deben evitarse.

(2) Un buque que navegue con ayuda del radar en visibilidad limitada debe marchar, de acuerdo con el párrafo (a) de la Regla 16 a una velocidad moderada. La información obtenida mediante el empleo del radar es una de las circunstancias que hay que tener en cuenta cuando se determine una velocidad moderada. Con respecto a esto, es preciso reconocer que los pequeños buques, los pequeños icebergs y objetos flotantes similares no pueden ser detectados por el radar.

Las indicaciones del radar de que hay uno o varios buques en las proximidades, pueden significar que la «velocidad moderada» deberá ser más reducida de la que un navegante sin radar consideraría moderada en esas circunstancias.

(3) Cuando se navegue con visibilidad limitada, el alcance del radar y la marcación por sí sola no constituyen un conocimiento suficiente de la posición del otro buque, según el párrafo (c) de la Regla 16, para relevar a un buque de la obligación de parar las máquinas y navegar con precaución cuando se oiga una señal de niebla a proa del través.

(4) Cuando se ha maniobrado conforme al párrafo (c) de la Regla 16 para evitar una excesiva aproximación, es muy importante asegurarse de que dicha maniobra ha logrado el efecto deseado. Los cambios de derrota o velocidad, o ambos a la vez, son materias en las que el navegante debe guiarse por las circunstancias propias de cada caso.

(5) Los cambios de derrota por sí solos pueden constituir la maniobra más eficaz para evitar una aproximación excesiva siempre que

(a) exista suficiente espacio en el mar;

(b) se realicen a tiempo;

(c) sean profundos. Una sucesión de pequeños cambios de derrota debe evitarse;

(d) no tenga como resultado una aproximación excesiva a otros buques.

(6) La dirección de un cambio de derrota es una cuestión en la que el navegante debe guiarse por las circunstancias de cada caso. Un cambio a estribor, particularmente cuando los buques se acercan con derrotas aparentemente opuestas o casi opuestas, es preferible, en general, a un cambio a babor.

(7) Un cambio de velocidad, por sí solo o combinado con un cambio de derrota, deberá ser profundo. Los diversos cambios de velocidad deberían evitarse.

(8) Cuando sea inminente una aproximación excesiva la maniobra más prudente es apartarse completamente del navío.

Entrará en vigor este Reglamento el 1 de septiembre de 1965.

Este Reglamento fué aceptado por España el 21 de abril de 1964.

Lo que se hace público para conocimiento general.

Madrid, 14 de julio de 1965.—El Subsecretario, Pedro Cortina.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN de 31 de mayo de 1965 por la que se crea en la Secretaría de la Comisión Central de Saneamiento la Oficina Central de Actividades Insalubres y Peligrosas.

Ilustrísimos señores:

Creada por Decreto 1313/1963, de 5 de junio de 1963, la Comisión Central de Saneamiento con cometidos, entre otros, que inciden sobre la reglamentación de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas, y vinculada la Secretaría de dicho Organismo a la Secretaría General Técnica de este Ministerio por el artículo noveno del Decreto 2615/1963, de