

*Recuerdos de los
aquellos noche
en que tu amor
este etc etc*

REGLAMENTO MARÍTIMO

PARA EVITAR

CHOQUES Y ABORDAJES

DICTADO EN 4 DE AGOSTO DE 1884



SANTIAGO DE CHILE

IMPRESA GUTENBERG

38—ESTADO—38

1886

FFF2677

10382

REGLAMENTO MARÍTIMO
PARA EVITAR CHOQUES Y ABORDAJES

Santiago, Agosto 4 de 1884.

Visto el precedente oficio del Departamento de Relaciones Exteriores, en que se manifiesta que el Gobierno de S. M. B. ha acordado modificar el Reglamento Internacional para evitar abordajes en el mar, y con el fin de uniformar la práctica que se siga a este respecto, decreto el siguiente

REGLAMENTO MARÍTIMO PARA EVITAR CHOQUES Y ABORDAJES.

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Art. 1.º Para los efectos del presente reglamento, toda nave de vapor que navegue a vela sin hacer uso de la máquina, se reputará buque de vela; y cuando navegue a máquina, lleve o no velas orientadas, se reputará buque de vapor.

§ I

REGLAS SOBRE ILUMINACIÓN

Luces obligatorias

Art. 2.º Las luces que se mencionan en los artículos 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10 y 11, se llevarán en todo tiempo y desde la puesta de sol hasta su salida.

Ninguna otra luz deberá verse en la parte exterior del buque.

Luces para vapores

Art. 3.º Los buques de vapor, destinados a la navegación marítima, cuando se hallen en movimiento, llevarán las siguientes luces:

(a) *En la cara de proa del palo trinquete o enfrente de ella, a una altura sobre la borda no menor de una manga del buque y a lo menos de 6 metros, una luz blanca brillante, dispuesta de modo que su irradiación sea uniforme y no interrumpida sobre un arco horizontal de 20 cuartas del compás, colocada de tal manera que emita su luz diez cuartas a cada lado del buque, es decir, desde la proa hasta dos cuartas a popa de la cuadra, a banda y banda, con un alcance que la haga visible a distancia de 5 millas, por lo menos, en noche oscura, con atmósfera despejada.*

(b) *En la banda de estribor, una luz verde, fijada de modo que ilumine con uniformidad y sin interrupción un arco horizontal de 10 cuartas del compás, comprendidas desde la proa del buque hasta dos cuartas a popa de la cuadra de la banda en que está colocada, visible a una distancia de dos millas, por lo menos, en noche oscura, con atmósfera despejada.*

(c) *En la banda de babor, una luz roja, colocada de modo que ilumine con uniformidad y sin interrupción un arco horizontal de 10 cuartas del compás, comprendidas desde la proa del buque hasta dos cuartas a popa de la cuadra de la banda en que está fijada, visible a una distancia de dos millas, por lo menos, en noche oscura, con atmósfera despejada.*

(d) Las mencionadas luces verde y roja de los costados tendrán por el lado del buque pantallas de 9 decímetros, por lo menos, de largo, colocadas desde la luz hacia proa, a fin de que no sean visibles a través de la línea de la quilla.

Luces para vapores remolcadores

Art. 4.º Los buques de vapor cuando remolquen otro buque llevarán, además de sus luces de costado, en vez de la luz única blanca que deben llevar siempre los vapores, dos luces blancas brillantes colocadas verticalmente una sobre otra y distando entre sí no menos de 9 decímetros, a fin de distinguirlos de los otros buques de vapor.

Cada una de estas luces deberá ser igual y colocada en la misma posición que la luz blanca que deben llevar los otros vapores.

Señales diurnas y nocturnas para los buques que se encuentren sin gobierno

Art. 5.º (a) Todo buque de vela o vapor que por cualquier circunstancia se encuentre sin gobierno, llevará durante la noche, en la posición señalada para la luz blanca de los vapores, y en lugar de ella, en esta última clase de buques, tres luces rojas en faroles globulares de un diámetro no menor de 25 centímetros, colocadas en una línea vertical y a una distancia, una de otra, que no baje de 9 decímetros, visibles a 2 millas, a lo menos, en noche oscura, con atmósfera despejada.

Estas naves deberán usar durante el día, precisamente a la altura del calcés del palo trinquete y por su cara de proa, tres bolas negras de 9 decímetros de diámetro, colo-

cadadas en una línea vertical y en una distancia, una de otra, que no baje de 9 decímetros.

(b) Los buques de velas o de vapor ocupados en tender o levantar cables telegráficos, llevarán durante la noche, en el lugar designado para la luz blanca de los vapores, tres luces en faroles globulares de 25 centímetros de diámetro colocadas en una línea vertical y a una distancia de 9 decímetros una de otra: las luces superior e inferior serán rojas y la del medio blanca, y todas visibles a una misma distancia. En este caso los vapores sustituirán la luz blanca de que habla el art. 3.º, inciso *a*, por las tres enunciadas.

Estas naves deberán usar durante el día, precisamente a la altura del calcés del palo trinquete y por su cara de proa, colocadas en una línea vertical y a una distancia, una de otra, que no baje de 1 metro 80 centímetros, tres figuras de no menos de 6 decímetros de diámetro, de las cuales la superior e inferior deberán ser globulares y pintadas de rojo, y la del medio de forma de diamante, pintada de blanco.

(c) Si las naves a que se refieren los incisos anteriores permanecen estacionarias, no usarán las luces de costado; pero si se encuentran en movimiento, deben mantenerlas visibles.

(d) Las luces y figuras requeridas por este artículo deben ser consideradas por los otros buques como señal de que el buque que las muestra no puede gobernar y que, por consiguiente, está imposibilitado para maniobrar.

Las señales que deben hacer los buques en peligro, que piden auxilio, se expresan en el artículo 27.

Luces para buques de vela

Art. 6.º Los buques de vela que navegan solos o remolcados llevarán las mismas luces que los vapores en movimiento, menos la luz blanca, que jamás deben llevarla.

Modo de llevar las luces en los buques pequeños y en los que no pueden instalarlas en los costados

Art. 7.º Siempre que un buque no pueda instalar las luces verde y roja permanentemente en sus costados, como sucede a las embarcaciones pequeñas en malos tiempos, se llevarán en cubierta listas para presentarlas al aproximarse otro buque, o a otro buque, cada una a su respectivo lado, a fin de hacerlas lo mas visibles que se pueda en tiempo oportuno para impedir el abordaje.

Deberá tenerse especial cuidado en que la luz verde no se vea por babor ni la roja por estribor.

A fin de hacer mas fácil y seguro el uso de estas luces portátiles, los faroles que las contienen se pintarán por fuera del mismo color que la luz respectiva, y ambas tendrán sus correspondientes pantallas.

Luces para buques al ancla

Art. 8.º Todo buque de vela o vapor que se encuentre fondeado, exhibirá desde donde sea mejor vista, pero a una altura que no exceda de 6 metros sobre el casco, una luz blanca visible a la distancia de una milla, por lo menos, colocada en un farol globular de un diámetro no menor de 20 centímetros y construido para alumbrar todo el horizonte de un modo uniforme y no interrumpido.

Luces para buques de prácticos

Art. 9.º Los buques de prácticos, cuando se encuentren en operaciones de practica, es decir, proveyendo o recibiendo prácticos, no llevarán las luces exigidas a los demás buques, pero sí una luz blanca en el tope, visible desde todos los puntos del horizonte, debiendo además mostrar una luz viva a intervalos cortos, que nunca excederán de 15 minutos.

Cuando estas embarcaciones naveguen en comisiones ajenas al practica, usarán las mismas luces que corresponden a los otros buques.

Art. 10. Las embarcaciones abiertas y los buques pescadores de menos de 20 toneladas de registro, cuando naveguen y no tengan en el agua sus redes, rastras o líneas, no estarán obligados a llevar las luces de color de los costados; pero tendrán listo y a la mano un farol con un vidrio verde en un lado y uno rojo en el otro, y al acercarse otro buque, o a otro buque, mostrarán este farol en tiempo oportuno para impedir la colisión, de tal modo que la luz verde no se vea por babor ni la roja por estribor.

Los incisos siguientes son aplicables solamente a los buques pescadores y a los botes que se encuentran en la mar frente a las costas de Europa, al norte del cabo Finisterre.

(a) Todos los buques y botes pescadores de 20 y más toneladas de registro, cuando naveguen y no tengan sus redes, rastras o líneas en el agua, llevarán y mostrarán las mismas luces que los demás buques.

(b) Toda embarcación que se encuentre pescando con redes flotantes mostrará dos luces blancas desde donde se vean mejor. Estas luces se colocarán de modo que la dis-

tancia vertical entre ellas, no sea menor de 1 metro 80 centímetros ni mayor de tres metros y la distancia horizontal, medida en la dirección de la quilla, no sea menor de 1 metro 50 centímetros ni mayor de 3 metros. La luz inferior se colocará a proa de la otra, y ambas en faroles contruidos para alumbrar todo el horizonte y de fuerza suficiente para que se vean a tres millas a lo menos, en una noche oscura, con atmósfera despejada.

(c) Todas las embarcaciones que se encuentren pescando con redes de remolque, rastras o cualquier otro aparato sumerjido, mostrarán dos luces desde la parte del buque donde se vean mejor; una de estas luces será de color rojo y la otra blanca; la primera se colocará sobre la segunda a una distancia vertical no menor de 1 metro 80 centímetros ni mayor de 3 metros, y a una distancia horizontal, si la hay, que no exceda de 3 metros. La luz blanca deberá ser visible a 3 millas, a lo menos, y la roja a 2, y ambas estarán colocadas en faroles que les permitan emitir su luz hacia todos los puntos del horizonte.

(d) Las embarcaciones ocupadas en pescar con líneas, cuando tienen éstas afuera, deberán llevar las mismas luces que las que se ocupan en pescar con redes de deriva.

(e) Las embarcaciones que se encuentren pescando con líneas de anzuelo, rastras o cualquiera clase de redes de arrastre y se vean obligadas a pararse a consecuencia de haberse enredado sus redes en las rocas u otros obstáculos, mostrarán la luz y harán las señales de neblina que corresponden a un buque al ancla.

(f) Los buques pescadores y embarcaciones abiertas pueden usar en cualquier tiempo destellos de luces, además de las luces que por este artículo están obligadas a llevar y mostrar. Todos los destellos hechos por un buque

que se encuentre pescando con líneas de anzuelo, rastras o cualquier clase de redes de rastrear, deberán hacerse por la popa del buque; pero cuando éste tenga amarradas sus redes por la popa, los destellos se harán por la proa.

(g) Todo buque pescador o embarcación abierta, cuando se encuentre al ancla después de ponerse el sol y antes de nacer, deberá exhibir una luz blanca visible desde todos los puntos del horizonte, a una distancia de una milla a lo menos.

(h) En tiempo de neblina, las embarcaciones que trabajan con redes de deriva, con líneas de anzuelo, rastras o cualquiera otra clase de redes de arrastre, y las empleadas en pescar con líneas y que tengan éstas en el agua, deberán hacer sonar la bocina de neblina a intervalos no mayores de dos minutos y tocar la campana alternativamente.

Nave alcanzada por otra

Art. 11. Toda nave que vea a otra por la popa estrechando la distancia que las separa, deberá exhibir por la popa una luz blanca, fija o de destellos, para prevenir a la nave que se le va acercando.

§ II

SEÑALES EN TIEMPO DE NEBLINA

Señales acústicas

Art. 12. Toda nave de vapor debe estar provista:

1.º De un silbato de vapor u otro aparato productor de sonidos por medio del vapor, de suficiente poder, y co-

locado de manera que su sonido no sea interceptado por ningún obstáculo;

2.º De una bocina de neblina que funcione por medio de un fuelle u otro mecanismo; y

3.º De una campana apropiada para que se oiga su tañido a una distancia que permita evitar las colisiones. (En los buques turcos se sustituirá la campana por un tambor.)

Los buques de vela estarán provistos de la campana y bocina expresadas.

En tiempos de neblina, cerrazón o nieve, ya sea de día o de noche, se harán con los mencionados aparatos las señales siguientes:

(a) Las naves de vapor que se encuentren navegando usarán el silbato de vapor o el aparato que lo sustituya, determinando un sonido prolongado, a intervalos que no excedan de dos minutos.

(b) Las naves de vela que se hallen navegando harán uso de la bocina de neblina, a intervalos que no excedan de dos minutos: un toque indica que la nave va amurada por estribor; dos toques sucesivos que lleva muras a babor, y tres toques sucesivos que navega en popa o a un largo.

(c) Los buques de vela o de vapor, cuando estén parados o sin movimiento, tocarán la campana cada dos minutos por lo menos.

Andar moderado

Art. 13. Toda nave, sea de vela o de vapor, deberá moderar su andar en tiempo de neblina, nieve, calma o cerrazón.

§ III

REGLAS RELATIVAS AL RUMBO

Dos buques de vela que se encuentran

Art. 14. Cuando dos buques de vela navegan estrechando la distancia que los separa, con riesgo de abordarse, uno de ellos debe dejar el paso al otro en la forma siguiente:

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

(b) El buque que navega de bolina y amurado por babor cederá el paso al que ciñe amurado por estribor.

(c) Si dos buques navegan a un largo con el viento por distintas bandas, el que lleva el viento por babor dejará franco el paso al que navega con el viento por la banda de estribor.

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

(e) El buque que navega con viento en popa dejará franco el paso a los otros.

Dos buques de vapor que se encuentran

Art. 15. Si dos buques siguen rumbos opuestos, o poco menos, con riesgo de abordaje, los dos gobernarán para caer a estribor, de modo que pasen a babor uno de otro.

Este artículo sólo se aplica al caso en que los buques se van a encontrar de proa, o poco menos, con riesgo de abordarse, y no a aquéllos que deben pasar claro uno de otro, si ambos se mantienen en sus respectivos rumbos.

El único caso en que se aplica esta regla es cuando cada uno de los dos buques gobierna derecho hacia el otro, o poco menos; en otros términos, en los casos en que, durante el día, cada buque ve los palos del otro en una línea, o próximamente, con los suyos propios; y de noche, cuando ambos buques están en tal posición que divisan por la proa las dos luces de costado del otro.

No se aplica durante el día a los casos en que un buque ve a otro por la proa cruzando su propio rumbo; o durante la noche, a los casos en que la luz roja de un buque se opone a la luz roja del otro, o cuando la luz verde del uno se opone a la del mismo color del otro, o cuando ve por la proa la luz verde sin la roja o la roja sin la verde, o cuando ambas, verde y roja, se ven en cualquiera dirección excepto a proa.

Dos buques de vapor con derrotas que se cruzan

Art. 16. Si dos buques que navegan a vapor siguen derrotas que se cruzan, con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, maniobrá para dejarle libre el paso.

Buques de vela y de vapor

Art. 17. Si dos buques, uno de vela y otro de vapor, siguen rumbos que los expongan a abordarse, el buque de vapor maniobrá como convenga para no estorbar su derrota al de vela.

Buques de vapor que deben disminuir su andar

Art. 18. Todo buque de vapor que se aproxime a otro buque, con riesgo de abordaje, disminuirá su andar, y, si es necesario, parará y retrocederá.

Señales acústicas especiales para vapores

Art. 19. Los buques de vapor, al hacer cualquier movimiento autorizado u ordenado por este reglamento, pueden indicar su maniobra a los demás buques a la vista por las señales siguientes, hechas con su silbato de vapor.

- (a) *Un toque corto* indicará que cae sobre estribor.
- (b) *Dos toques cortos* indicarán que cae sobre babor.
- (c) *Tres toques cortos* indicarán que va atrás a toda fuerza.

Estas señales no son obligatorias, pero siempre que se hagan deben ser seguidas de la maniobra que previenen.

Nave que alcanza a otra

Art. 20. No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, todo buque, sea de vela o vapor, que da alcance a otro, deberá gobernar claro del buque alcanzado.

Navegación por canales angostos

Art. 21. Todo buque de vapor que navegue un canal angosto, se mantendrá a estribor del eje o medianía del canal, siempre que esta derrota no ofrezca peligros.

Disposiciones complementarias

Art. 22. Cuando un buque debe dejar franco el paso a otro, en virtud de las reglas anteriores, el último no alterará su rumbo.

Art. 23. Al dar cumplimiento al presente reglamento,

se tendrá especial y debido cuidado con todos los riesgos de la navegación y circunstancias especiales de cada caso que pueden hacer necesaria la separación momentánea de las reglas prescritas para zafarse de un peligro inminente.

Precauciones particulares de cada nave

Art. 24. Ninguna de las prescripciones del presente reglamento libertará a buque alguno, su dueño, capitán o equipaje, de las consecuencias de cualquier descuido o negligencia en llevar las luces y señales correspondientes, de la falta de vijilancia o de la inobservancia de las precauciones determinadas por la práctica ordinaria de la navegación o las circunstancias especiales del caso.

Reglas de bahía y navegación interior

Art. 25. Este reglamento no se opondrá a la aplicación estricta de reglas especiales debidamente establecidas por las autoridades locales, referentes a la navegación de cualquier bahía, río o a la navegación interior.

Luces especiales para escuadras y convoyes

Art. 26. Nada en el presente reglamento se opondrá a las reglas especiales establecidas por el Gobierno de cualquiera nación referentes a luces adicionales de situación y señales para dos o mas buques de guerra o para buques que naveguen en convoy.

§ IV

SEÑALES DE AUXILIO

Art. 27. Cuando un buque se halla en peligro y necesita que se le preste auxilio por otros buques o desde la

playa, empleará las siguientes señales o las mostrará, sea copulativa o separadamente.

En el día:

1.^a Un disparo de cañón de minuto en minuto próximamente;

2.^a La señal de peligro del Código Internacional indicada por N. C.;

3.^a La señal de distancia, que consiste en una bandera cuadrada que tenga, sea encima o debajo de ella, una bola o algo semejante a una bola.

En la noche:

1.^a Un disparo de cañón de minuto en minuto más o menos;

2.^a Llamas sobre el buque (como las de aceite o de alquitrán ardiendo);

3.^a Cohetes o bombas que arrojen estrellas de cualquier color o forma, disparados de a uno a cortos intervalos.

§ V

PRECAUCIONES ADICIONALES PARA EVITAR EL ABORDAJE EN PUERTOS Y MARES INTERIORES CHILENOS

Art. 28. Si dos naves toman un paso o entrada a un mismo tiempo, la menor debe dejar libre el paso, puesto que por lo jeneral puede maniobrar con más facilidad.

Art. 29. El capitán de una nave fondeada en un lugar no destinado para ello, y cuyas amarras son insuficientes, es obligado a precaver el abordaje.

Art. 30. El capitán de una nave que en bahía o puerto chileno se encuentre desamparada, es decir, sin tripulan-

tes o cuidadores a bordo, es responsable de los daños ocasionados por esta causa en un abordaje.

Auxilio a la nave abordada

Art. 31. El capitán de una nave que en abordaje sufriende menor avería, es obligado a prestar auxilio a la otra.

§ VI

PRESUNCIONES LEGALES SOBRE EL ABORDAJE

Art. 32. El abordaje se presume fortuito: pero se reputará culpable de parte del capitán de la nave que se encuentre en algunos de los casos siguientes:

1.º Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos y usos del puerto, o si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias;

2.º Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquía, o navegare a toda vela a la inmediación de otra que estuviere fondeada a la capa;

3.º Si a la entrada de un puerto la nave tratare de tomar la delantera a otra que la preceda, o si a la salida no cedere el paso a la nave que entrare en el puerto;

4.º Si navegando con viento en popa, en una dirección tal que pueda encontrarse con otra, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje.

5.º Si la nave, cualquiera que sea el punto en que se encuentre, no tuviere encendidas las luces de reglamento, siendo de noche.

Art. 33. Si después del abordaje perece la nave al dirigirse a un puerto de arribada para reparar sus averías,

se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Art. 34. El presente reglamento comenzará a rejir desde el 1.º de setiembre del presente año, fecha en que quedará sin efecto el reglamento dictado sobre este mismo asunto en 14 de noviembre de 1878.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

SANTA MARÍA.

Carlos Antúnez.

MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO MARITIMO

PARA EVITAR CHOQUES Y ABORDAJES

Santiago, Enero 24 de 1885.

En virtud de lo expuesto en la precedente nota y en el informe recaído sobre ella,

Decreto:

El artículo 10 del reglamento marítimo para evitar choques y abordajes dictado el 4 de Agosto del año próximo pasado será reemplazado por el que sigue, que comenzará a rejir desde el día 1.º de Abril del presente año:

«Art. 10. Las embarcaciones abiertas y los buques pescadores de menos de veinte toneladas de registro, cuando naveguen y no tengan en el agua sus redes, rastras o líneas, no estarán obligadas a llevar las luces de color de los costados; pero tendrán listo y a la mano un farol con un vidrio verde en un lado y uno rojo en el otro, y al acercarse otro buque o a otro buque, mostrarán este farol en tiempo oportuno para impedir la colisión, de tal modo que la luz verde no se vea por babor ni la roja por estribor.

Los incisos siguientes son aplicables solamente a los buques pescadores y a los botes que se encuentren en el mar frente a las costas de Europa al norte del cabo Finisterre.

a) Todos los buques y botes pescadores de mas de veinte toneladas, cuando naveguen y no se les exija por las reglas establecidas en este artículo llevar y mostrar las luces que en ellas se mencionan, llevarán y mostrarán las mismas luces que los demás buques.

b) Toda embarcación que se encuentre pescando con redes flotantes mostrará dos luces blancas desde donde se vean mejor. Estas luces se colocarán de modo que la distancia vertical entre ellas no sea menor de un metro ochenta centímetros, ni mayor de tres metros, y la distancia horizontal, medida en la dirección de la quilla, no sea menor de un metro cincuenta centímetros ni mayor de tres metros. La luz inferior se colocará a proa de la otra, y ambas en faroles contruidos para alumbrar todo el horizonte y de fuerza suficiente para que se vean a tres millas, a lo menos, en una noche oscura con atmósfera despejada.

c) Las embarcaciones ocupadas en pescar con líneas, cuando tienen éstas afuera, deberán llevar las mismas luces que las que se ocupan en pescar con redes de deriva.

d) Las embarcaciones que se encuentren pescando con líneas de anzuelos, rastras o cualquiera clase de redes de arrastre y se vean obligadas a pararse a consecuencia de haberse enredado sus redes en las rocas u otros obstáculos, mostrarán la luz y harán las señales de neblina que corresponden a un buque al ancla.

e) Los buques pescadores y embarcaciones abiertas pueden usar en cualquier tiempo destellos de luces, ade-

más de las luces que por este artículo están obligados a llevar y mostrar. Todos los destellos hechos por buques que se encuentren pescando con líneas de anzuelos, rastras o cualquier clase de redes de rastrear, deberán hacerse por la popa del buque; pero cuando éste tenga amarradas sus redes por la popa, los destellos se harán por la proa.

f) Todo buque pescador o embarcación abierta, cuando se encuentre al ancla después de ponerse el sol y antes de nacer, deberá exhibir una luz blanca visible desde todos los puntos del horizonte a una milla de distancia a lo menos.

g) En tiempo de neblina, cerrazón o nieve, las embarcaciones que trabajan con redes de deriva, con líneas de anzuelos, rastras o cualquiera otra clase de redes de arrastre y las empleadas en pescar con líneas y que tengan éstas en el agua, deberán hacer sonar la bocina de neblina a intervalos no mayores de dos minutos y tocar la campana alternativamente.»

Tómese razón, comuníquese y publíquese.

SANTA MARÍA.

Carlos Antúnez.





