



**AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA
REPÚBLICA DE EL SALVADOR**

**REGLAMENTO PARA LA NAVEGACIÓN
SEGURA EN PUERTOS Y CANALES DE
ACCESO**

ACTA 56.

EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA AUTORIDAD MARITIMA PORTUARIA

CONSIDERANDO:

- I.** Que la Ley General Marítimo Portuaria, emitida mediante Decreto Legislativo Número 994 de fecha 19 de Septiembre del año 2002 publicada en el Diario Oficial Número 182, Tomo 357 del 1 de octubre del 2002, en sus artículos 7 numerales 3, 6 y 29 establece lineamientos importantes vinculados con la seguridad de la navegación en los puertos nacionales y canales de acceso a dichos puertos.
- II.** Que es necesario regular las actividades vinculadas con la navegación segura en los puertos y canales de acceso, los cuales tienen vinculación directa con la seguridad de la navegación en las aguas nacionales, protección de la vida humana en el mar, protección de los intereses marítimos y es consecuente a la ordenación del transporte marítimo en general.
- III.** Que El Salvador ha suscrito y ratificado el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, y para la implantación a nivel nacional de las normas del Convenio en mención se requiere reglamentar sus principales normativas sustantivas.
- IV.** Que todo lo anterior se ha estimado llevarlo a cabo a través de la elaboración y promulgación del Reglamento para la Navegación Segura en Puertos y Canales de Acceso.

POR TANTO:

El Consejo Directivo de la Autoridad Marítima Portuaria, de conformidad con las atribuciones que le confiere la Ley General Marítimo Portuaria,

APRUEBA el siguiente:

REGLAMENTO PARA LA NAVEGACIÓN SEGURA EN PUERTOS Y CANALES DE ACCESO

CAPÍTULO I

DEL OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.- Objeto

Este Reglamento establece las regulaciones y procedimientos técnicos necesarios para la navegación segura de los buques y artefactos navales en las aguas y puertos nacionales y canales de acceso.

Artículo 2.- Definiciones

Para los efectos de este Reglamento se entenderá por:

Abordaje: El hecho que dos buques independientes, en aguas marítimas o internas, entren en colisión, sea por propio impulso, sea porque uno de ellos ha sido abordado por un tercero.

AIAF: Asociación Internacional de Autoridades de Faros (IALA por sus siglas en inglés).

Aleta: Pieza que forma la última cuaderna de popa y va unida a las extremidades de las piezas de diversas dimensiones que cruzan el codaste, adentrándose en él para formar la popa, estas piezas también se llaman yugo.

Amura: Lugar del buque donde está situada la cuaderna del mismo nombre, es la zona más cerca del casco en las proximidades de la proa.

AMP: Autoridad Marítima Portuaria.

Aparejo: Son aparatos para levantar o halar pesos de los cuales los más sencillos están constituidos por dos motones, 2 cuadernales o motón y cuadernal y un cabo que, atravesado sucesivamente por las rondanas se afirma en todos los motones y cuadernales y sirve para levantar, halar, izar o correr pesos.

Arte: Aparatos para pescar.

Babor: Es el lado izquierdo de un buque, para un observador viendo hacia delante, es decir de popa a proa.

Badajo: Pieza metálica que hace sonar la campana de un buque.

Baliza: Cuerpo fijo o flotante que sirve como señal luminosa o no, y de diferentes formas y materiales, que sirve para indicar entradas a puertos, caso de naufragios entre otros. Las balizas y boyas se colocan siguiendo las normas IALA que establecen los códigos, formas y colores de las mismas para regular el tráfico y ayudas a la navegación.

Boya: Cuerpos flotante sujeto al fondo marino que se coloca como señal para indicar un sitio peligroso o un objeto sumergido, también se utiliza para amarrar los buques.

Buque: Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construido, así como cualquiera sea la propulsión que lo haga navegar. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca, barcazas, veleros, transbordadores, remolcadores, y cualquier otro tipo de vehículo acuático. La expresión buque, comprende además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares, y las demás pertenencias fijas o no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.

Buques a la Vista Uno de Otro: Significa cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro.

Buque con capacidad de Maniobra restringida: Significa todo buque que, debido a la naturaleza de su trabajo, tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida por este reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

La expresión buques con capacidad de maniobra restringida incluirá, pero no se limitará a:

- a) Buques dedicados a dragar, al realizar trabajos hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas.

- b) Buques dedicados a colocar, reparar o recoger marcas de navegación, señales lumínicas, boyas, balizas, cables o conductos submarinos.
- c) Buques de navegación que se abastezcan de combustible o transporte carga, provisiones o personas.
- d) Buques dedicados al lanzamiento o recuperación de aeronaves.
- e) Buques dedicados a operaciones de limpieza de minas.
- f) Buques dedicados a operaciones de remolque y que por su naturaleza restrinjan fuertemente al buque remolcado y sus remolques en la capacidad de apartarse de la derrota de otros.

Buque Dedicado a la Pesca: Significa todo buque que esté pescando con redes, líneas, aparejos de arrastre u otros de pesca que restrinjan su maniobrabilidad; esta expresión no incluye a los buques que pescan con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.

Buque de Propulsión Mecánica: Todo buque movido por una máquina.

Buque sin Gobierno: Todo buque que por cualquier circunstancia es incapaz de maniobrar en la forma exigida en el COLREG 1972 y en este Reglamento y por consiguiente no puede apartarse de la derrota de otro buque.

Buque restringido por su calado: Un buque de propulsión mecánica que por razón de su calado en relación con la profundidad disponible de agua y la anchura disponible de agua navegable, tiene muy restringida la capacidad de apartarse de la derrota que está siguiendo.

Buque de Vela: Todo buque navegando a vela siempre que su máquina propulsora en caso de tenerla no se esté utilizando, pero en caso de utilizarse significará que es un buque de propulsión mecánica en movimiento.

Calar: Echar las redes al agua.

Calado: Profundidad de la embarcación.

Canales de acceso: Son vías de agua cuyas profundidades mantenidas natural o artificialmente permite que buques de determinado calado pueden navegar solamente dentro de ellas.

CDAMP: Consejo Directivo de la Autoridad Marítimo Portuaria.

Ceñir: Halar la vela de un buque para estirla.

Cerrazón: Oscuridad que se percibe antes de las tempestades, cuando se cubre el cielo de nubes muy negras.

COLREG 1972: Convenio internacional sobre la revisión del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972.

Crujía: (Línea de crujía). Espacio que existe entre la proa y la popa en medio de una embarcación y que se utiliza como referencia para determinados fines.

Cuaderna: Son piezas constituidas por hierros de ángulo y barras en Z o en C.

Curricanes: Aparejo de pesca de un solo anzuelo.

Eslora: La longitud más larga del buque o, la distancia desde la roda hasta el codaste, o su extrema longitud en la flotación.

Estribor: Es el lado derecho de un buque para un observador situado en el puente y viendo hacia adelante, es decir de la popa a la proa.

En Navegación: Se aplica a un buque que no esté ni fondeado, ni amarrado a tierra, ni varado.

Gong: Aparato de señal acústico. Campana.

LGMP: Ley General Marítimo Portuaria.

Luz o luces de Tope: Son luces blancas que deben ir instaladas en el mástil de un buque de propulsión mecánica que tiene un solo palo, en buques pequeños; pero si tiene dos palos es un buque grande, esta segunda luz debe ser instalada en el segundo palo, pero si sólo tiene un palo, esta segunda luz debe estar situada debajo de la primera luz y ambas luces deben ser vistas en un arco de horizonte de 225°.

Luz de alcance a Popa: Esta luz según el buque donde se encuentra instalada tendrán una visibilidad de 3 o 6 millas y poderse ver en un sector de horizonte de 225°.

Luces de costado: (VERDE Y ROJA). Como su nombre lo indica son luces verde o rojas instaladas en los costados de estribor y babor o sea los lados derechos e izquierdos de un observador situados en el puente de un buque viendo de popa a proa, éstas luces deben de tener pantallas que sobresalgan por lo menos dos pies del costado del buque y los fondos y pantallas serán pintadas de color negro mate, no así las luces, éstas deben tener un visibilidad de 3 o 6 millas según el tamaño del buque y ser vista a dos cuartas a popa del trabés de cada costado y ser vista en un sector de horizonte de 112° 30 minutos.

Luces de Situación: Son la luz o luces de tope, la luz de alcance a popa y las luces de los costados estribor y babor que nos indican en todo momento la posición de un buque para dónde va, dónde está, qué está haciendo y qué peligro representa para nuestro buque.

Manga: La anchura máxima de un buque, fuera de forro o miembros, dimensión que se encuentran en la cuaderna maestra.

Masteleros: Palo menor sobre cada uno de los palos mayores de un buque de vela.

Nave de Vuelo rasante: Designa una nave multimodal que, por su modalidad de funcionamiento principal, vuela muy cerca de la superficie aprovechando la acción del efecto de superficie.

Navegación en convoy: La reunión de naves que se organizan para navegar en conjunto bajo un mando único de acuerdo a sus distintas modalidades. (remolque, empuje o conserva).

Navegación costera: Es la navegación que se efectúa generalmente con vista a la costa.

Obra Viva: Es la parte sumergida en el agua de un buque, considerando exteriormente y en el material del maderamen o planchas que la componen. También se llama carena.

Obra Muerta: Es toda la parte del casco de un buque comprendida desde la línea del agua hacia arriba.

OMI: Organización Marítima Internacional (IMO por sus siglas en inglés).

Pelágicos: Animales y plantas que viven en altar mar, pero no a grandes profundidades.

Penol de la Verga: Palo colocado horizontalmente en el mástil de un buque de vela para mantener una vela por su parte central por un cabo que pasa por los gratiles (huecos).

Pito: Significa todo dispositivo que es capaz de producir las pitadas reglamentarias y que cumple con las especificaciones del COLREG 1972.

Pitada corta: Significa un sonido de una duración de aproximadamente un segundo.

Pitada larga: Significa un sonido de una duración aproximada de 4 a 6 segundos.

Quilla: Son piezas largas unidas a escarpe por sus extremos, o de planchas de hierro colocadas horizontalmente debajo de las varengas y afirmadas una a otra a tope, a la primera se la llama quilla maciza y a la segunda quilla plana.

Recodo: Vuelta que forma en algún terreno la madre del río y costa que tiene la forma de codo.

Roda: Pieza de acero que prolonga la quilla en dirección vertical o inclinada.

Rada: Área marítima donde los buques pueden estar anclados al abrigo.

Regala: Tablón que forma el borde de la embarcación.

Visibilidad reducida: Toda condición en que la visibilidad está disminuida, por niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceros, tormentas de arena o cualquiera otra causa análoga.

Artículo 3.- Ámbito de Aplicación

Las normas y regulaciones técnicas contenidas en el presente Reglamento y en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972, en adelante denominado, COLREG 1972, son de aplicación obligatoria a los buques, artefactos navales e hidroaviones de cualquier bandera que recalen en los puertos nacionales que transitan en los canales de acceso y en las aguas nacionales navegables que tengan comunicación con el mar.

CAPÍTULO II

DE LAS NORMAS APLICABLES

Artículo 4.- Distinción de Circunstancias

En relación al artículo tres de este Reglamento se distingue las circunstancias siguientes:

- a) Zonas de Navegación: marítima, fluvial, portuaria y lacustre.
- b) Modalidades de Navegación: navegación independiente y navegación en convoy.
- c) Sistema de Propulsión: mecánico, a vela y mixto.

Artículo 5.- Navegación Interior

Para el caso de embarcaciones que transitan en las aguas interiores, lagos y ríos navegables, y de acuerdo a las características propias de cada una de ellas, la AMP aplicará las normas del presente Reglamento, y fiscalizará por medio de los Delegados Locales, Inspectores o cualquier otro funcionario de la AMP designado al efecto.

Artículo 6.- Cumplimiento y Responsabilidad

Todo Capitán, Patrón o Práctico de un buque, deberá dar cumplimiento a las disposiciones del COLREG 1972 y este Reglamento.

No se eximirá de responsabilidad al propietario, capitán o la dotación del buque de las consecuencias de cualquier negligencia por la falta de observancia a dichas reglas.

Artículo 7.- Limitaciones al Tránsito o Permanencia

La AMP podrá limitar o prohibir la navegación, tránsito o permanencia de buques, artefactos navales e hidroaviones, en determinadas zonas de las aguas navegables de su jurisdicción, por razones de orden público y seguridad nacional, obstáculos a la navegación o condiciones meteorológicas o hidrográficas peligrosas.

Artículo 8.- Responsabilidades

Conforme al COLREG 1972 y este Reglamento, ninguna de sus disposiciones eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia, como no llevar las luces o señales, no mantener una vigilancia adecuada, o no observar cualquier precaución que pudiera exigir la experiencia ordinaria del hombre de mar, o de las circunstancias especiales del caso.

En la interpretación y cumplimiento de sus disposiciones se tomarán en consideración todos aquellos peligros de navegación y riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales, incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesario apartarse de las disposiciones, para evitar un peligro inmediato.

Artículo 9.- De la Protección y Seguridad de la Navegación

Todo buque que se encuentre en territorio marítimo y aguas continentales deberá cumplir con las condiciones de seguridad y las normas de protección marítimas establecidas en la LGMP, sus reglamentos y los Convenios Internacionales de los que El Salvador es parte, el control será ejercido por la AMP.

CAPÍTULO III

REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

Artículo 10.- Condiciones de Aplicación

Las disposiciones de este Reglamento se aplicarán a la conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad.

Artículo 11.- Vigilancia en la Navegación

El personal a bordo de los buques que naveguen en las aguas nacionales, aguas portuarias, canales de acceso, deberá en todo momento mantener una eficaz vigilancia visual y auditiva tanto de día como de noche, utilizando los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y

condiciones del momento para analizar plenamente la situación y el riesgo de abordaje y de accidentes o siniestros en general.

Artículo 12.- Velocidad de Seguridad

Todo buque navegará continuamente a una velocidad de seguridad tal que le facilite ejecutar las maniobras adecuadas y eficaces para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea la apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

Para establecer la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los factores siguientes:

- a) En todos los buques:
 - i. Estado de visibilidad.
 - ii. La densidad de tráfico, incluida las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase.
 - iii. La maniobrabilidad del buque teniendo en cuenta la distancia para detenerse y la capacidad de giro en las condiciones del momento.
 - iv. De noche, la existencia de resplandor en el agua, por ejemplo el producido por luces de tierra y por el reflejo de las propias luces del buque.
 - v. El estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación.
 - vi. Calado en relación a la profundidad disponible de agua.

- b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:
 - i. Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar.
 - ii. Toda restricción impuesta por la escala que se esté utilizando en el radar.
 - iii. El efecto que tiene en la detección por radar el estado del mar y del tiempo, así como otras fuentes de interferencia.
 - iv. La posibilidad de no detectar en el radar a distancias adecuadas, buques pequeños y otros objetos flotantes.
 - v. El número, situación y movimiento de los buques detectado por radar.
 - vi. Evaluación exacta de la visibilidad posible cuando se usa el radar para determinar la distancia en la que se ubican los buques u otros objetos próximos.

CAPÍTULO IV

ACCIONES PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

Artículo 13.- Riesgos de Abordaje

Cuando los buques naveguen en los espacios acuáticos navegables o canales de acceso, deben tomar en cuenta todos los medios de que dispongan a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento para determinar si existe o no riesgo de abordaje. De existir duda, se considerará que el riesgo existe.

Si el buque dispone de radar verificará todos los objetos susceptibles por este medio incluyendo la exploración a gran distancia para tener conocimiento de que el riesgo de abordaje existe, así como el punteo de radar, u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

Se evitarán en lo posible suposiciones basadas en informaciones insuficientes, especialmente las obtenidas por medio del radar.

Artículo 14.- Determinación de la Existencia del Riesgo

Para determinar la existencia del riesgo de abordaje se tendrá en cuenta entre otras cosas las circunstancias siguientes:

- a) Se considerará que existe el riesgo de abordaje, si después de observar la derrota de un buque, con el taxímetro o con cualquier otro medio de que se disponga abordo, la distancia no varía considerablemente.
- b) En algunos casos, puede existir riesgo de abordaje aun cuando sea evidente una variación apreciable de la marcación, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque que se encuentre a poca distancia.

Artículo 15.- Maniobras para Evitar el abordaje

Siempre que las circunstancias lo permitan, las maniobras que se realicen para evitar un abordaje se efectuarán en forma clara con la debida anticipación y respeto a las buenas prácticas marineras.

Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para hacer fácilmente percibido por otro buque que los observe por medio del radar. Deberá evitarse una secuencia de pequeños cambios de rumbo y/o velocidades.

Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición de que se haga con bastante antelación, y sea considerable.

Las maniobras que se efectúen, serán tales, que el buque pase a una distancia segura de un segundo, la eficacia de la maniobra se irá comprobando hasta el momento en que éste vaya pasando a la distancia indicada respecto del primero.

Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada o invertirá sus medios de propulsión.

El capitán al observar que un rumbo le conduce hacia un peligro, está obligado a hacer lo que crea más conveniente para evitar la colisión.

Artículo 16.- De los canales

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

Cuando un buque de propulsión mecánica se aproxime a un recodo o zona de un paso o canal angosto, donde no pueda ver a otro buque que circule en sentido contrario, navegará alerta y con precaución haciendo sonar la señal, dando una pitada larga al llegar a la distancia de media milla del recodo. El buque que oiga esta señal deberá contestar con una señal análoga. En todo caso, se deben atravesar los recodos con precaución y en estado de alerta.

Todo buque cuyo calado le permita navegar por fuera del canal, solamente podrá hacerlo por dentro de él, cuando se encuentre libre de buques que por su calado, no puedan abandonarlo.

Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o canal.

Artículo 17.- Ingreso y Adelanto de un Buque en el Canal de Acceso

Todo buque que se disponga a entrar a un canal lo hará con las debidas precauciones a fin de no dificultar el gobierno de los buques que naveguen u operen dentro de aquél, haciéndolo con el menor ángulo posible en relación con la dirección del canal evitando entrar cuando al hacerlo imponga a los otros, maniobras tendientes a peligros de colisión o varaduras.

En un paso o canal angosto, cuando solamente sea posible adelantar si el buque alcanzado maniobra para permitir el adelantamiento con seguridad, el buque que alcanza indicará su intención con dos pitadas largas seguidas de una corta para indicar "pretendo alcanzarle por su banda de estribor" o dos pitadas largas seguidas de dos cortas para indicar "pretendo alcanzarle por su banda de babor", el buque que va a ser alcanzado indicará su conformidad con una pitada larga, una corta, una larga y una corta, en este orden.

Artículo 18.- Dispositivos de Separación de Tráfico

Si se utilizan dispositivos de separación de tráfico que previamente han sido adoptados por la Organización Marítima Internacional:

- a) Se debe navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección de la corriente del tráfico indicada para esa vía.
- b) En lo posible, se debe mantener el rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación de tráfico.
- c) Al entrar en una vía de circulación o salir de ella, se debe hacer por sus extremos, pero al entrar o salir de dicha vía por sus límites laterales se deberá hacer con el menor ángulo posible en la dirección de la corriente del tráfico.
- d) Siempre que puedan, los buques evitarán cruzar las vías de circulación, pero cuando se vean obligados lo harán lo más aproximadamente posible en ángulo recto con la dirección general de las corrientes de tráfico.
- e) Normalmente las zonas de navegación costera no serán utilizadas por el tráfico directo, si los buques pueden navegar con seguridad en la vía de circulación adecuada del dispositivo de separación de tráfico adyacente.
- f) Los buques que no estén cruzándola no entrarán en una zona de separación de tráfico, ni cruzarán una línea de separación excepto:
 - i. En caso de emergencia para evitar un peligro inmediato.
 - ii. Para dedicarse a la pesca en una zona de separación.

- g) Los buques que naveguen por zona próxima a los extremos de un dispositivo de separación de tráfico, lo harán, con mucha precaución.
- h) Siempre que se pueda los buques evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación de tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.
- i) Los buques que no utilicen un dispositivo de separación de tráfico, deberán apartarse de él, dejando el mayor margen posible.
- j) Los buques dedicados a la pesca, no estorbarán el tránsito de cualquier buque que navegue en una vía de circulación.
- k) Los buques de eslora inferior de 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.

CAPÍTULO V

CONDUCTA DE LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DE OTRO

Artículo 19.- Condiciones de Aplicación

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán solamente a los buques que se encuentren a la vista uno del otro en las aguas nacionales, aguas portuarias y canales de acceso.

Artículo 20.- Situación de Vuelta Encontrada

- a) Cuando dos buques propulsados mecánicamente naveguen de vuelta encontrada con rumbos opuestos o casi opuestos, con peligro de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de manera que pase por la banda de babor del otro.
- b) Se considerará que la vuelta encontrada existe cuando un buque vea a otro por su proa o casi por su proa de forma que de noche vería la luz o las luces de tope del palo o los palos enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces Roja y Verde de los costados, y de día cada uno de ellos vea los palos del otro enfilados en línea o casi enfilados con los suyos.
- c) Cuando el Capitán de un buque tenga duda de la situación de vuelta encontrada exista o no, supondrá que esta situación existe y maniobrará de acuerdo a las reglas de vuelta encontrada.
- d) La maniobra de vuelta encontrada no se utilizará para buques que puedan pasar franco uno del otro y en los casos siguientes:
 - i. Tampoco se aplicará de día en los casos que un buque vea a otro por su proa o cortando su propia derrota;
 - ii. De noche en los casos que la luz roja de uno de los buques se encuentre opuesta a la luz roja del otro;
 - iii. Cuando la luz verde de uno de los buques se encuentre opuesta a la luz verde del otro;
 - iv. Cuando una luz roja sin luz verde o una luz verde sin luz roja sea vista a proa;

- v. Cuando se vean arriba dos luces por cualquier lugar del horizonte que no sea la proa o al través de cada costado.

Artículo 21.- Buques que se Cruzan

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

Artículo 22.- Maniobra del Buque que Cede el Paso

Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque maniobrá en lo posible con la suficiente anticipación y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque, evitando los pequeños cambios de rumbo que pueden confundir al otro buque, sino que dicho cambio debe ser amplio y con tiempo suficiente para que sean notados por el otro buque y en caso de cerrazón, niebla, bruma, etc., transmitirá telegráficamente o por cualquier otro medio de comunicación, la maniobra que está ejecutando.

Artículo 23.- Maniobra del Buque que Sigue a Rumbo

El buque que sigue a rumbo debe mantener su rumbo y velocidad. No obstante, si el otro buque al que le corresponde maniobrar no lo hace, el que sigue a rumbo tratará de informárselo por cualquier medio, pero si aún así, el que tiene que maniobrar no se da por entendido, el buque que sigue a rumbo puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra.

En las circunstancias normales el buque con derecho a seguir a rumbo no debe alterar ni su rumbo ni su velocidad, pero si las circunstancias normales desaparecen, o resulta evidente que el otro buque no actúa según los preceptos del COLREG 1972, debe con la mayor anticipación posible, hacer todo lo que esté a su alcance para evitar el abordaje, de no hacerlo así, aunque no tuviese que maniobrar, incurrirá en responsabilidad al igual que el buque que omitió realizar la maniobra.

Artículo 24.- obligaciones Entre Categorías de Buques

Las maniobras de los buques se realizarán de acuerdo a las siguientes especificaciones:

- a) Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
 - i. un buque sin gobierno.
 - ii. un buque con capacidad de maniobra restringida.
 - iii. un buque dedicado a la pesca.
 - iv. un buque de vela.
- b) Los buques de vela en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
 - i. un buque sin gobierno.
 - ii. un buque con capacidad de maniobra restringida.
 - iii. un buque dedicado a la pesca.
- c) Los buques dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:
 - i. un buque sin gobierno.

- ii. un buque con capacidad de maniobra restringida.
- d) Todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida evitará, si las circunstancias del caso lo permiten, estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado, que exhiba las señales reglamentarias.
- e) El buque restringido por su calado navegará con especial precaución teniendo en cuenta su condición especial.
- f) Cuando se encuentre un hidroavión amarrado éste deberá mantenerse alejado de todos los buques y evitará estorbar su navegación. Sin embargo, en aquellas circunstancias en que exista un riesgo de abordaje cumplirá con las Reglas del COLREG 1972 de esta parte.
- g) Todo buque de propulsión mecánica y de vela debe de separarse de la derrota de los que estén pescando con redes, aparejo o artes de arrastre, pero no debe interpretarse en el sentido que los buques que ejercitan la pesca tengan el derecho de obstruir un canal o paso que utilicen otros buques que no sean de pesca.

CAPÍTULO VI

CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

Artículo 25.- limitación de la Visibilidad

Esta normativa es aplicable a los buques que navegando cerca no están a la vista uno del otro, o por estar en una zona de visibilidad reducida.

Todos los buques navegarán a una velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Los buques de propulsión mecánica llevarán sus máquinas listas para maniobrar de manera inmediata.

Todo buque que detecte únicamente por medio del radar la presencia de otro buque, debe determinar si se está creando una situación de aproximación excesiva o un riesgo de abordaje, de ser así, maniobrará con la suficiente antelación teniendo en cuenta que si la maniobra consiste en un cambio de rumbo, en la medida de lo posible se evitará lo siguiente:

- a) Un cambio de rumbo a babor, para un buque situado a proa del través, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado.
- b) Un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.
- c) Todo buque que oiga al parecer a proa de su través la señal de niebla de otro, o que no pueda evitar una situación de aproximación excesiva con otro buque, situado a proa de su través, deberá reducir su velocidad hasta la mínima, si fuese necesario suprimirá su arrancada y en todo caso navegará con extremada precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

CAPÍTULO VII

DETALLE SOBRE EMPLAZAMIENTO DE LAS LUCES Y MARCAS

Artículo 26.- condiciones de aplicación

Las Reglas del COLREG relativas a las luces se observarán en las aguas nacionales, aguas portuarias, canales de acceso, en todas las condiciones meteorológicas, desde la puesta del sol hasta su salida, y durante este intervalo no se mostrarán otras luces, excepto las que no puedan confundirse con las reglamentarias o no impidan su visibilidad o su carácter distintivo o una vigilancia exterior satisfactoria.

Las luces preceptuadas por estas Reglas, deberán exhibirse también desde la salida hasta la puesta del sol si hay visibilidad limitada y en todas las circunstancias en que se estime necesario.

Las Reglas relativas a las marcas deberán cumplirse de día. Las luces y marcas mencionadas en las Reglas cumplirán las especificaciones del Anexo I del COLREG 1972.

Artículo 27.- Visibilidad de las luces

Las luces establecidas en las Reglas del COLREG 1972 deberán tener la intensidad especificada en su Sección 8 del Anexo I, de tal forma que sean visibles a las siguientes distancias mínimas:

- a) Buque de propulsión mecánica, Eslora igual o superior a 50 metros, debe llevar:
 - i. una luz de tope Blanca a proa, visible a 6 millas
 - ii. una verde a estribor visible a 3 millas;
 - iii. una roja a babor visible a 3 millas;
 - iv. una blanca de alcance a popa visible 3 millas;
 - v. otra luz de tope Blanca a popa visible 6 millas;
 - vi. una luz de todo horizonte Blanca, Roja, Verde o Amarilla, visible 3 millas.

- b) Buque de propulsión mecánica, Eslora igual o superior a 12 metros e inferior a 50 metros, debe llevar:
 - i. luz de tope, visible 5 millas; pero si la eslora del buque es inferior a 2 millas
 - ii. luz de costado, visible 2 millas;
 - iii. luz de alcance, visible 2 millas;
 - iv. luz de remolque, visible 2 millas;
 - v. luz todo horizonte Blanca, Roja, Verde o Amarilla, visible 2 millas.

- c) Buque de propulsión mecánica, Eslora inferior a 12 metros, debe llevar:
 - i. luz de tope, visibles a visible 2 millas;
 - ii. luz de costado, visible 1 milla;
 - iii. luz de alcance, visible 2 millas;
 - iv. luz de remolque, visible 2 millas;
 - v. luz todo horizonte Blanca, Roja, Verde o Amarilla, visible 2 millas.

- d) Buques u objetos remolcados pocos visibles y parcialmente sumergidos, debe llevar luz blanca, todo horizonte, visible a 3 millas.

Artículo 28.- Buques de Propulsión Mecánica, en Navegación

- a) Los buques de propulsión mecánica en navegación exhibirán:
 - i. una luz de tope a proa;
 - ii. una segunda luz de tope, a popa y más alta que la de proa;
 - iii. luces de costado;
 - iv. una luz de alcance.
- b) Aerodeslizadores de Eslora superior a 50 metros exhibirán además una luz Amarilla de centello en todo el horizonte, visible a 3 millas.
- c) Buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros llevarán en lugar de las luces prescritas en el párrafo 1 de este artículo, una luz blanca todo horizonte y luces de costado.
- d) Buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 7 metros y cuya velocidad máxima no sea superior a 7 nudos, podrán exhibir en lugar de las luces prescritas en el párrafo 1 de esta regla:
 - i. Una luz Blanca todo horizonte visible a 2 millas;
 - ii. De ser posible exhibirán también luces de costado.

Artículo 29.- Buque de Propulsión Mecánica Remolcando

- a) Todo buque de propulsión mecánica cuando remolque a otro exhibirá:
 - i. dos Luces Blancas de tope a proa en línea vertical visible a 6 millas;
 - ii. una Verde a estribor, visible a 3 millas;
 - iii. una Roja a babor, visible a 3 millas.
- b) Cuando la longitud del remolque es mayor de 200 metros, llevará:
 - i. tres luces de tope a proa, en línea vertical y de iguales características;
 - ii. luces de costado;
 - iii. una luz de alcance;
 - iv. una luz de remolque en línea vertical y por encima de la luz de alcance;
 - v. una marca bicónica en el lugar más visible cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.

El buque que remolca debe llevar a popa la luz Blanca de alcance y la luz de remolque Amarilla, ambas con visibilidad de 3 millas.

Durante el día, si el remolque es mayor de 200 metros, deberá izar en sitio bien visible una marca bicónica negra.

- c) El Buque remolcado debe llevar:
 - i. una luz Verde a estribor, visible a 3 millas;

- ii. una luz Roja a babor visible a 3 millas;
- iii. una luz Blanca de alcance a popa, visible a 3 millas.

De día cuando el remolque exceda de 200 metros (640 pies), izará una marca bicónica.

Artículo 30.- Buque de Vela

El Buque de Vela en navegación llevará:

- a) luz Verde a estribor visible a 3 millas;
- b) luz Roja a babor, visible a 3 millas;
- c) luz Blanca de alcance a popa, visible a 3 millas.
- d) podrán llevar en el tope del palo una luz Roja y debajo otra Verde, ambas visibles en todo el horizonte, visibles a 3 millas.

Artículo 31.- Embarcación de Vela de menos de 12 Metros (40 Pies) de Eslora

La Embarcación de Vela de menos de 12 metros (40) pies de Eslora, debe llevar:

- a) luces de costado;
- b) luz de alcance;
- c) dichas luces podrán ir en farol bicolor, Verde y Rojo, en el tope del palo visible a 1 milla.

Artículo 32.- Embarcaciones Menores

Las embarcaciones menores de vela o remo (inferior a 7 metros) deben llevar una luz Blanca (linterna eléctrica o farol encendido) que mostrarán con tiempo cuando se aproxime un buque para evitar el abordaje.

Artículo 33.- Buques Navegando a Vela y Máquina

Los buques que naveguen a vela y máquina izarán a proa en el lugar más visible un cono negro con el vértice hacia abajo.

Artículo 34.- Embarcaciones de Pesca

- a) Las embarcaciones de Pesca durante el día mostrarán: una marca, constituida por dos conos unidos por sus vértices.
- b) Las embarcaciones de pesca de eslora inferior a 20 metros, podrán exhibir: un cesto en lugar de los conos unidos.

Artículo 35.- Buque de Pesca con Arte de Arrastre

Los buques de pesca con arte de arrastre deberán llevar:

- a) una luz Verde superior y otra Blanca inferior, visibles en todo el horizonte a 3 millas.

- b) una luz Blanca de tope a popa y más elevada que la verde
- c) Además, las luces de costado y una de alcance.

Artículo 36.- Buque de Pesca que no es de Arrastre

Los buques dedicados a la pesca que no es de arrastre deben llevar:

- a) una luz Roja y debajo otra Blanca todo horizonte en línea vertical, visible a 3 millas.
- b) luces de costado y una luz de alcance.

Artículo 37.- Buque con Aparejos que Sobresalgan más de 150 Metros

Los buques que pescan con aparejos que sobresalgan más de 150 Metros llevarán:

- a) una luz Blanca todo horizonte visible a tres millas en dirección del aparejo.
- b) de día llevarán un cono con el vértice hacia arriba en dirección del aparejo.
- c) cuando vayan con arrancada además llevarán las luces de costado y una de alcance.

Artículo 38.- Buque sin Gobierno

Los Buques sin gobierno llevarán de día:

- a) dos bolas negras de 2 pies de diámetro;
- b) de noche llevarán 2 luces Rojas todo horizonte visible a 3 millas;
- c) cuando estén en movimiento llevarán además, las luces Roja y Verde de los costados y la luz de alcance.

Artículo 39.- Buque con Capacidad de Maniobra Restringida

Los buques con capacidad de maniobra restringida llevarán:

- a) de día dos bolas negras y una marca bicónica negra en medio;
- b) de noche 3 luces visibles en todo el horizonte, Roja, Blanca y Negra visibles a 3 millas.
- c) además, cuando estén en movimiento, deberán encender de noche las luces de tope, de costado y la luz de alcance.

Artículo 40.- Buques Dedicados a Dragados o/a operaciones Submarinas

Los buques dedicados a dragados o/a operaciones submarinas:

- a) además de las luces y marcas prescritas para buques con capacidad de maniobra restringidas;

- b) exhibirán dos luces Rojas todo horizonte visible a 3 millas, o dos bolas negras de dos pies de diámetro como mínimo para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción;
- c) dos luces Verdes todo horizonte visible a 3 millas o dos marcas bicónicas en línea vertical para indicar la banda donde esté libre el paso.
También pueden mostrar la bandera A del Código Internacional de señales.
- d) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, exhibirán luces de tope, luces de costado y una luz de alcance.

Artículo 41.- Buques Draga Minas

Los Buques dedicados a operaciones de dragado de minas deberán llevar:

- a) además de las luces prescritas para los buques de propulsión mecánica.
- b) tres luces Verdes visibles en todo el horizonte o tres bolas, visibles a 3 millas, una de las luces o marcas se exhibirá en la parte superior del palo de más a proa o cerca de ella, y las otras dos una en cada uno de los penoles de la verga de dicho palo.

Estas luces o marcas indican que es peligroso para otro buque acercarse a menos de 1,000 metros por la popa o a menos de 500 metros por cada una de las bandas del dragaminas.

Cuando se encuentra en movimiento deberá llevar una luz de tope a Proa, una segunda luz de tope a Popa y más alta que la de Proa, exceptuando a los buques de menos de 50 metros de eslora que no tendrán la necesidad de exhibir esta segunda luz. Podrán llevar luces de costado y luz de alcance.

Artículo 42.- Buque de Propulsión Mecánica Restringida por su Calado

El buque de propulsión mecánica restringida por su calado, deberá llevar además de las luces prescritas en la Regla 23 del COLREG para los buques de propulsión mecánica 3 luces Rojas todo horizonte, visible a 3 millas, en línea vertical; o un cilindro de 2 pies de diámetro como mínimo.

Artículo 43.- Embarcaciones de Práctico en Movimiento

Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:

- a) en la parte superior del palo de Proa, dos luces en línea vertical visible en todo el horizonte, de las cuales la superior será Blanca y la inferior Roja, visible a 3 millas.
- b) cuando se encuentren en navegación, además las luces de costado y una luz de alcance a Popa.
- c) cuando estén fondeados, además de las luces prescritas en el primer párrafo, la luz, luces o marca prescritas en la Regla 30 del COLREG 1972 para los buques fondeados.
- d) cuando no esté en servicio de practicaje, la embarcación del práctico exhibirá las luces y marcas prescritas para las embarcaciones de su misma eslora.

Artículo 44.- Buque fondeado Mayor de 50 Metros

El buque fondeado mayor de 50 metros deberá exhibir en el lugar más visible:

- a) una luz Blanca a Proa visible en todo el horizonte, visible a 3 millas o una bola negra de 2 pies de diámetro como mínimo;
- b) una luz Blanca a Popa, o cerca de ella, y a una altura inferior a la de Proa, visible en todo el horizonte, visible a 3 millas.

Artículo 45.- Buques fondeados Menor de 50 Metros

El buque fondeado menor de 50 metros podrá exhibir una luz Blanca todo el horizonte, visible a 3 millas, en vez de las luces prescritas en el anterior artículo.

Artículo 46.- Buque Varado

El buque varado exhibirá:

- a) las luces que le corresponden como buque fondeado.
- b) dos luces Rojas todo horizonte en línea vertical, visibles a 3 millas.
- c) de día izará tres bolas negras en línea vertical, de 2 pies de diámetro como mínimo.

Artículo 47.- Hidroaviones

Cuando a un hidroavión o una nave de vuelo rasante no le sea posible exhibir luces y marcas de las características y en los lugares prescritos en las Reglas del COLREG 1972, exhibirá en las aguas nacionales, aguas portuarias, canales de acceso, las luces y marcas que, por sus características y situación sean lo más parecidas posible a las prescritas en las Reglas del Convenio.

CAPITULO VIII

SEÑALES ACÚSTICAS Y LUMINOSAS

Artículo 48.- Equipo para Señales Acústicas

Los buques de eslora igual o superior a 12 metros se les dotará de un pito, los buques de eslora igual o superior a 20 metros se les dotará de una campana, además del pito, y los buques de eslora igual o superior a 100 metros llevarán además un gong cuyo tono y sonido no pueda confundirse con el de las campanas.

El pito, la campana y el gong deberán cumplir con las especificaciones de intensidad y alcance establecidas en el Anexo III del COLREG 1972. Dichos equipos podrán ser sustituidos por otro equipo con las mismas características acústicas respectivamente, siempre que sea posible hacer manualmente las señales acústicas prescritas.

Los buques de eslora inferior a 12 metros no tendrán obligación de llevar las señales acústicas prescritos en el primer párrafo, pero si no los llevan deberán disponer de otros medios para hacer eficazmente las señales acústicas.

Artículo 49.- Señales de Maniobra y Advertencia

Cuando varios buques estén a la vista unos de otros, todo buque de propulsión mecánica que navegue y enmiende su rumbo conforme las prescripciones de las Reglas del COLREG 1972, deberá indicar su maniobra mediante las siguientes señales emitidas con el pito:

- a) una pitada corta para indicar: "caigo a estribor";
- b) dos pitadas cortas para indicar "caigo a babor";
- c) tres pitadas cortas para indicar: "estoy dando atrás con mi máquina".

Todo buque podrá complementar dichas pitadas reglamentarias mediante señales luminosas que se repetirán según las circunstancias, durante toda la duración de la maniobra.

El significado de las señales luminosas será el siguiente:

1. un destello: "caigo a estribor"
2. dos destellos: "caigo a babor";
3. tres destellos: "estoy dando atrás".

La duración de cada destello será de un segundo aproximadamente, el intervalo entre destellos será de un segundo aproximadamente y el intervalo entre señales sucesivas no será inferior a 10 segundos.

Artículo 50.- Buques a la Vista uno del Otro en un Paso o Canal Angosto

Cuando dos buques propulsados mecánicamente, se encuentran a la vista uno del otro en un paso o canal angosto, el buque que pretenda alcanzar al otro deberá, indicar su intención haciendo las siguientes señales:

1. dos pitadas largas seguidas de una corta para indicar: "pretendo alcanzarle por su banda de estribor";
2. dos pitadas largas seguidas de dos cortas para indicar: "pretendo alcanzarle por su banda de babor";

El buque que va a ser alcanzado indicará su conformidad haciendo la siguiente señal con el pito: Una pitada larga, una corta, una larga y una corta, en este orden.

Artículo 51.- Buques a la Vista que se Aproximen

Cuando varios buques a la vista unos de otros se aproximen y por cualquier razón alguno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, el buque en duda indicará inmediatamente esa duda emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas. Señal que podrá ser complementada con una señal luminosa de un mínimo de cinco destellos cortos y rápidos.

CAPÍTULO IX

SEÑALES ACÚSTICAS EN VISIBILIDAD REDUCIDA

Artículo 52.- Buques Navegando por Recodos u otra Obstrucción de la Visión

Los buques en las aguas nacionales, aguas portuarias, canales de acceso, que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal en donde, por estar obstruida la visión, no puedan ver a otros buques, harán sonar una pitada larga. Dicha señal será contestada con una pitada larga por cualquier buque que se aproxime, que pueda estar dentro del alcance acústico al otro lado del recodo o detrás de la obstrucción.

Artículo 53.- Buque de Propulsión Mecánica en Movimiento

El buque de propulsión mecánica en movimiento con visibilidad reducida, dará una pitada larga a intervalos que no excedan de dos minutos.

Artículo 54.- Buque de Propulsión Mecánica Parado

El buque de propulsión mecánica en navegación, pero parado y sin arrancada, en visibilidad reducida, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de unos dos segundos entre ambas.

Artículo 55.- Buque Sin Gobierno o Capacidad de Maniobra Restringida

El buque sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida, el buque restringido por su calado, de vela, dedicados a la pesca y todo buque dedicado a remolcar o a empujar a otro buque, emitirán a intervalos que no excedan de dos minutos, tres pitadas consecutivas, una larga, seguida de dos cortas.

Artículo 56.- Buque Remolcado

El buque remolcado o último del remolque si son varios con visibilidad reducida, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, 4 pitadas consecutivas, una pitada larga seguida de 3 cortas. Cuando sea posible, esta señal se hará inmediatamente después de la señal efectuada por el buque remolcador.

Artículo 57.- Buque fondeado con Visibilidad Reducida

El buque fondeado con visibilidad reducida debe realizar repique de campana de 5 segundos, cada minuto. Cuando la eslora sea igual o mayor de 100 metros hará sonar la campana en la parte de proa del buque y después del repique de campana hará sonar el gong rápidamente durante unos 5 segundos en la parte de popa del buque. Además, puede emitir 3 pitadas consecutivas, corta, larga y corta para señalar su posición y la posibilidad de abordaje a un buque que se aproxime.

Artículo 58.- Buque Varado en Visibilidad Reducida

El buque varado en visibilidad reducida, hará señal de campana y en caso necesario la de gong y además dará 3 golpes de campana claros y separados antes y después del repique rápido de la campana. Todo buque varado podrá, además, emitir una señal de pito apropiada.

Artículo 59.- Embarcaciones de Eslora Igual o Superior a 12 metros pero Inferior a 20 metros

Las embarcaciones iguales o superiores a 12 metros pero inferior a 20 metros no tendrán obligación de emitir las señales de campana prescritas anteriormente. No obstante, si no lo hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de 2 minutos.

Artículo 60.- Embarcaciones Menores de 12 metros de Eslora

Las embarcaciones menores de 12 metros de eslora emitirán otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de 2 minutos.

Artículo 61.- Embarcación de Práctico

La embarcación de práctico emitirá una señal de identificación consistente en 4 pitadas cortas, además las señales que le correspondan según se encuentre navegando, parado o fondeado.

CAPÍTULO X

POSICIÓN Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS LUCES Y MARCAS

Artículo 62.- Buques de Propulsión Mecánica de Eslora igual o Superior a 20 Metros

En los buques de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 20 metros, la luz de tope de Proa, o la luz de tope en caso de sólo llevar una, estará situada a una altura no menor de 6 metros por encima del casco, en el caso que la manga del Buque sea superior a 6 metros, la luz irá situada a una altura sobre el casco no inferior a la manga.

Cuando el buque lleve dos luces de tope, la de Popa debe estar por lo menos a 4,5 metros por encima de la de Proa.

La separación vertical de las luces de tope de los buques de propulsión mecánica deberá ser tal que, la luz de Popa sea visible por encima y separada de la luz de Proa, cuando se las observe desde el nivel del mar a una distancia de 1.000 metros a partir de la roda.

Artículo 63.- Buques de Propulsión Mecánica de Eslora Igual o Superior a 12 Metros e Inferior a 20 Metros

Los buques de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 20 metros, la luz de tope deberá estar colocada a una altura sobre la regala no inferior a 2.5 metros.

Artículo 64.- Buques de Propulsión Mecánica de Eslora Inferior a 12 Metros

Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán llevar su luz más elevada a una altura inferior a 2.5 metros sobre la regala. En el caso que lleven una luz de tope además de las luces de costado y de la luz de alcance, o si llevan la luz blanca todo horizonte además de las luces de costado, la luz de tope o la luz todo horizonte deberá estar al menos a 1 metro por encima de las luces de costado.

Artículo 65.- Buques de Propulsión Mecánica Dedicados a Remolcar

En los buques de propulsión mecánica dedicados a remolcar o empujar a otro buque, una de las dos o tres luces de tope prescritas irá colocada en la misma posición que la luz de tope de Proa o que la luz de tope de Popa, siempre que, si se lleva en el palo de Popa, la luz de tope más baja de Popa esté colocada por lo menos a 4.5 metros verticalmente, por encima de la luz de tope de Proa.

Artículo 66.- Luces de Costado

Las luces de costado de los buques de propulsión mecánica se colocarán a una altura por encima del casco, no superior a las tres cuartas partes de la altura de la luz de tope de Proa. No debiendo estar tan bajas que interfieran con las luces de cubierta.

En un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a 20 metros, cuando las luces de costado van en un solo farol combinado, éste irá colocado a una distancia no inferior a 1 metro por debajo de la luz de tope.

Artículo 67.- Separación Vertical

Cuando se lleven dos o tres luces colocadas según una línea vertical, irán separadas de la siguiente forma:

- a) En buques de eslora igual o superior a 20 metros, dichas luces irán colocadas con una separación no inferior a 2 metros, y la más baja de ellas a una altura no inferior a 4 metros por encima del casco salvo cuando se exija una luz de remolque;
- b) En buques de eslora inferior a 20 metros dichas luces estarán separadas entre sí por una distancia no inferior a 1 metro y la más baja de ella colocada a una altura no inferior a 2 metros por encima de la regala;
- c) Cuando se lleven tres luces, irán separadas a distancias iguales.

Artículo 68.- Buque Dedicado a la Pesca

La más baja de las 2 luces todo horizonte prescritas para un buque dedicado a la pesca, estará colocada a una altura por encima de las luces de costado no inferior al doble de distancia que exista entre las dos luces verticales.

Artículo 69.- Luces de Tope

En un buque de propulsión mecánica, cuando se prescriban dos luces de tope, la distancia horizontal entre ellas no será menor que la mitad de la eslora del buque, no siendo necesario que exceda 100 metros. La luz de proa estará colocada a una distancia de la roda del buque, no superior a la cuarta parte de su eslora.

Artículo 70.- Buques de Propulsión Mecánica de Eslora Superior a 20 Metros

En los buques de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 20 metros, las luces de costado no se instalarán por delante de la luz de tope de proa. Estarán situadas en el costado del buque o cerca de él.

Artículo 71.- Sólo una Luz de Tope

En el caso que sólo se prescriba una luz de tope para un buque de propulsión mecánica, esta luz se exhibirá a proa del centro del buque, salvo que un buque de eslora inferior a 20 metros no necesita exhibir esta luz a proa del centro del buque, debiéndola exhibir lo más a proa que sea factible.

Artículo 72.- Emplazamiento de la Luz de Dirección en Buque de Pesca

La luz indicadora de la dirección del aparejo largado desde un buque dedicado a las operaciones de pesca, estará situada a una distancia horizontal de 2 metros como mínimo y 6 metros como máximo de las dos luces rojas y blancas todo horizonte. Dicha luz no estará colocada más alta que la luz blanca todo horizonte prescrita en la Regla 26 c) i) del COLREG 1972 ni más baja que las luces de costado.

Artículo 73.- Buques de Eslora igual o Superior a 20 Metros

Las luces de costado de los buques de eslora igual o superior a 20 metros deberán ir provistas, por la parte de crujía, de pantallas pintadas de negro mate y que satisfagan los requisitos de ser vistas en los sectores verticales y horizontales y ser visibles hasta 22. 5º al través de cada costado.

Artículo 74.- Buques de Eslora Inferior a 20 Metros

En los buques de eslora inferior a 20 metros, las luces de costado, cuando sean necesarias para cumplir con lo prescrito en la sección 9 del Anexo I del COLREG 1972, irán provistas, por la parte de crujía, de pantallas de color negro mate.

Artículo 75.- Buques Menores

Cuando las luces de costado, por el tamaño menor del buque, sean sustituidas por un farol combinado de luces verdes y rojas que utilizará un filamento vertical único con una división muy fina entre las secciones verde y roja, no será necesario instalar pantallas exteriores.

Artículo 76.-Clase y Dimensión

Las marcas serán negras y de las siguientes dimensiones:

- a) la bola negra tendrá un diámetro no inferior a 0.6 metro;
- b) el cono tendrá un diámetro de base no inferior a 0.6 metro y una altura igual a 0.6 metro;
- c) el cilindro tendrá un diámetro mínimo de 0.6 metros y una altura igual al doble de su diámetro;
- d) la marca bicónica estará formada por dos conos unidos por sus bases, que tendrá un diámetro de 0.6 metro;
- e) la distancia vertical mínima entre marcas será de 1,5 metro;
- f) en los buques de eslora inferior a 20 metros podrán utilizarse marcas de dimensiones más pequeñas, pero que estén en proporción con el tamaño del buque, pudiéndose reducir también proporcionalmente la distancia que los separa.

CAPÍTULO XI

ESPECIFICACIONES DEL COLOR E INTENSIDAD DE LAS LUCES

Artículo 77.- Cromaticidad de las Luces

La cromaticidad de las luces para la navegación de los buques deberá cumplir con las normas prescritas en el Anexo I (7) del COLREG 1972, las cuales quedan dentro de los límites del área del diagrama especificado para cada color por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE).

Los límites del área para cada color vienen dados por las coordenadas de los vértices, especificados en el Anexo I (7) del COLREG 1972.

Artículo 78.- intensidad de las Luces

La intensidad luminosa mínima de las luces, conforme el COLREG 1972, se calculará utilizando la fórmula establecida en su Anexo I (8), que contiene la intensidad luminosa de la luz expresada en candelas bajo condiciones de servicio por el factor umbral, el alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz en millas náuticas y la transmisividad atmosférica.

Se debe limitar la intensidad luminosa máxima de las luces de navegación para evitar deslumbramientos que puedan originar accidentes marítimos. (Anexo I (8) COLREG 1972).

Artículo 79.- Sectores Horizontales

Las luces de costado del buque tendrán las intensidades mínimas requeridas en la dirección de la proa, intensidades que decrecerán hasta quedar prácticamente anuladas entre 1 grado y 3 grados por fuera de los sectores prescritos.

Las luces de alcance y las de tope y, a 22.5° a popa del través, las de costado, mantendrán las intensidades mínimas requeridas en un arco de horizonte de hasta 5° dentro de los límites de los sectores prescritos en la Regla 21 del COLREG. A partir de 5°, dentro de los sectores prescritos, la intensidad podrá decrecer en un 50% hasta los límites señalados; a continuación, deberá decrecer de forma continua hasta quedar anulada a no más de 5° por fuera de los sectores prescritos.

Para las luces todo horizonte, exceptuando las luces de fondeo contenidas en la Regla 30 del COLREG, que no se requiere vayan colocadas a gran altura sobre la cubierta, estarán situadas de forma que no sean obstruidas por los palos, masteleros o estructuras en lugares angulares superiores a 6°.

Artículo 80.- Sectores Verticales

- a) En los sectores verticales de las luces eléctricas éstas deberán garantizar que:
 - i. se mantiene al menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde 5° por encima de la horizontal hasta 5° por debajo de ella;
 - ii. se mantiene al menos el 60% de la intensidad mínima prescrita desde 7,5° por encima de la horizontal hasta 7.5° por debajo de ella.

- b) En el caso de los buques de vela en navegación, en los sectores verticales de las luces eléctricas, instaladas deberá garantizarse que:
- i. se mantiene al menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde 5° por encima de la horizontal hasta 5° por debajo de ella;
 - ii. se mantiene por lo menos el 50% de la intensidad mínima prescrita desde 25° por encima de la horizontal hasta 25° por debajo de ella.

En el caso que las luces no fuesen eléctricas, deberán cumplirse estas especificaciones lo más aproximado posible.

Artículo 81.- Intensidad de las Luces no Eléctricas

Las luces no eléctricas deberán satisfacer en lo posible, las intensidades mínimas especificadas en la tabla de la sección 8 del Anexo I del COLREG.

Artículo 82.- Luz de Maniobra

La luz de maniobra irá colocada en el mismo plano longitudinal que la luz o luces de tope y siempre que sea posible, a una distancia vertical mínima de 2 metros por encima de la luz de tope de proa, a condición de que vaya a una altura de no menos de 2 metros por encima o por debajo de la luz de tope de popa.

En los buques que sólo lleven una luz de tope, la luz de maniobra, si existe, irá colocada en el sitio más visible, separada no menos de 2 metros en sentido vertical de la luz de tope.

Artículo 83.- Aprobación

La construcción de luces, marcas y aparatos de señales acústicas, su funcionamiento y su instalación a bordo de los buques que tenga derecho a enarbolar el pabellón salvadoreño, deberá realizarse a satisfacción de la AMP.

CAPÍTULO XII

SEÑALES ADICIONALES PARA BUQUES DE PESCA QUE SE ENCUENTRAN PESCANDO MUY CERCA UNOS DE OTROS

Artículo 84.- aspectos Generales

Las luces que se mencionan, exhibidas en cumplimiento de la Regla 26 d) del COLREG 72, deben colocarse donde sean vistas más fácilmente. Deben ir con un mínimo de separación de 0.90 metro, pero a un nivel más bajo que las luces prescritas en la Regla 26 b) i) y c) i) del COLREG 1972.

Las luces deberán ser vistas en todo el horizonte a una distancia de una milla, si bien tendrán un alcance inferior al de las luces prescritas por estas reglas para buques de pesca.

Artículo 85. -Señales para Pesca de Arrastre

- a) Los buques de eslora igual o superior a 20 metros dedicados a pesca de arrastre, cuando utilicen aparejo de fondo o pelágico exhibirán:
 - i. al calar las redes: dos luces blancas en línea vertical;
 - ii. al cobrar sus redes: una luz blanca sobre una luz roja en línea vertical;
 - iii. cuando la red se ha enganchado en una obstrucción: dos luces rojas en línea vertical;
- b) Todo buque de eslora igual o superior a 20 metros dedicado a la pesca de arrastre en pareja exhibirá:
 - i. de noche, un proyector enfocado hacia proa y en dirección del otro buque que conforma la pareja;
 - ii. los buques que se dediquen a la pesca de arrastre en pareja, al calar o cobrar sus redes, o cuando se hayan enganchado en una obstrucción, podrán exhibir las luces prescritas en el presente reglamento.

Los buques de eslora inferior a 20 metros dedicados a la pesca de arrastre, cuando utilice aparejo de fondo o pelágico o esté dedicado a la pesca de arrastre en pareja, deberán exhibir las luces prescritas en la sección b según proceda.

Artículo 86.- Señales para Pesca con Artes de Cerco con Jareta

Los buques dedicados a la pesca con artes de cerco con jareta, podrán mostrar dos luces amarillas en línea vertical. Las que emitirán destellos alternativamente, cada segundo, con igual duración de encendido y apagado. Se exhibirán estas luces, únicamente cuando el buque esté obstaculizado por su aparejo de pesca.

CAPÍTULO XIII

DETALLES TÉCNICOS DE LOS APARATOS CON SEÑALES ACÚSTICAS

Artículo 87.- Detalles Técnicos de los Aparatos Acústicos

Los aparatos de señales acústicas (pitos) deben tener los siguientes detalles técnicos:

- a) Frecuencia y alcance: La frecuencia fundamental de la señal deberá estar comprendida dentro de la gama de 70 a 700 Hz. El alcance audible de la señal de un pito estará determinado por aquella frecuencia en las que puedan incluirse la frecuencia fundamental y/o una o más frecuencias armónicas más elevada que queden dentro de la gama de 180 a 700 Hz (1 %) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, y de 180 a 2100 Hz (1%) en buques de eslora inferior a 20 m, y que proporcionen los niveles de presión sonora especificados en el presente artículo.
- b) Límites de las frecuencias fundamentales: Con objeto de asegurar una amplia variedad de características de los pitos, la frecuencia fundamental de un pito deberá estar localizada entre los límites siguientes:

- i. 70 a 200 Hz para buques de eslora igual o superior a 200 metros;
- ii. De 130 a 350 Hz para buques de eslora igual o superior a 75 metros, pero inferior a 200 metros;
- iii. De 250 a 700 Hz para buques de eslora inferior a 75 metros.

c) Intensidad de la señal acústica y alcance audible.

Todo pito instalado en un buque deberá proporcionar, en la dirección de máxima intensidad de la pitada y a la distancia de 1 metro del pito, un nivel de presión sonora no inferior al valor correspondiente de la Tabla siguiente, en una banda por lo menos de 1/3 de octava dentro de la gama de frecuencias de 180 a 700 Hz (1%) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, y de 180 a 2100 Hz (1%) en buques de eslora inferior a 20 metros.

Eslora del buque en metros	Nivel de la banda de 1/3 de octava a 1 metro de Db referido a $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Alcance audible en Millas Náuticas hasta 300 TRB
200 o más	143	2
Más de 75 y menos de 200	138	1.5
Más de 20 y menos de 75	130	1
Menos de 20	120	0.5
	115	
	111	

El alcance audible en la tabla anterior es de carácter informativo y corresponde, aproximadamente, a la distancia a que se puede escuchar un pito sobre su eje delantero con probabilidades del 90%, en condiciones de aire en calma, a bordo de un buque cuyo nivel de ruido de fondo sea normal en los puestos de escucha.

La distancia a que se puede oír un pito varía muchísimo en la práctica y depende en definitiva de las condiciones atmosféricas; los valores dados se pueden considerar típicos, pero en condiciones de fuerte viento o de elevado nivel de ruido ambiente en los puestos de escucha, es posible que se reduzca mucho dicho alcance.

d) Propiedades direccionales:

El nivel de presión acústica de un pito direccional no debe ser más de 4 dB por debajo del nivel prescrito de presión acústica en el eje de cualquier dirección del plano horizontal comprendida dentro de 45° a partir del eje. El nivel de presión acústica en cualquier otra dirección del plano horizontal no debe ser más de 10 dB por debajo del nivel prescrito de presión acústica en el eje, a fin de que el alcance en cualquier dirección sea por lo menos la mitad del correspondiente al eje delantero. El nivel de presión acústica se medirá en la banda del tercio de octava que determina el alcance audible.

e) Posición de los pitos:

Cuando se vaya a instalar un pito direccional como único silbato de un buque, deberá instalarse con su intensidad máxima dirigida hacia proa. Los pitos deberán colocarse en la posición más alta posible del buque, con objeto de reducir la interceptación del sonido emitido por la existencia de obstáculos y también para minimizar el riesgo de dañar el oído del personal. El nivel de presión sonora de las propias señales del buque en los puestos de escucha no deberá ser superior a 110 dB (A), ni exceder, en la medida de lo posible de 100 dB (A).

f) Instalación de más de un pito:

Si en el buque se instalan pitos con separación entre ellos de más de 100 metros. Se tomarán las disposiciones necesarias para que no suenen simultáneamente.

g) Si debido a la presencia de obstáculos, hay riesgos de que el campo acústico de un pito único o de algunos, cuando se utilizan varios pitos, si la señal audible es disminuida considerablemente, se recomienda instalar un sistema de pitos combinados a fin de subsanar dicha reducción. Para los efectos de estas reglas se considerará a todo sistema de pitos combinados como un pito único. Los pitos de un sistema combinado estarán separados por una distancia no superior a 100 metros y dispuestos de manera que suene simultáneamente. La frecuencia de cada pito tendrá una diferencia de 10hz por lo menos de la correspondiente a los demás.

h) Campana o Gong:

- Intensidad de la señal: Las campanas o el gong u otros aparatos que tengan características sonoras semejantes deberán producir un nivel de presión acústica no inferior a 110dB a la distancia de 1 metro;
- Construcción: Las campanas y el gong estarán fabricados con material resistente a la corrosión y proyectados para que suenen en tono claro, la boca de la campana deberá tener no menos de 300 milímetros de diámetro para los buques de eslora superior de 20 metros. Y no menos de 200 milímetros para los buques de eslora comprendida entre 12 y 20 metros. Cuando sea posible se recomienda utilizar un Badajo accionado mecánicamente para asegurar una fuerza constante, si bien deberá ser también posible el accionamiento manual. La masa del Badajo no será inferior al 3% de la masa de la campana.

Artículo 88.- Señales para Llamar la Atención

Todo buque que necesite llamar la atención de otro, podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las señales autorizadas en cualquiera otra de las reglas, o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro en forma tal que no moleste a otros buques. Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. Se evitará la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad.

Artículo 89.- Señales de Peligro

Cuando un buque esté en peligro y requiera ayuda, utilizará o exhibirá las siguientes señales, que juntas o por separadas significan peligro y necesidad de ayuda y todos los buques y aviones que naveguen cerca de ellos y sean contactados por telegrafía o por cualquier otro medio de comunicación deben abandonar la derrota que siguen y lo que están haciendo, para acudir a efectuar la asistencia o el salvamento; dichas señales son las siguientes:

- a) Un disparo de cañón u otra señal detonante repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente;
- b) Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla;
- c) Cohetes o granada que proyecten estrellas rojas lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
- d) Una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistente en el grupo SOS del Código Morse (... - - - ...) SOS;
- e) Una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra (Mayday, Mayday, Mayday);
- f) La señal de peligro (NC), del Código Internacional de Señales;
- g) Una señal consistente en una bandera cuadra que tenga situado abajo o encima una bola negra u objeto análogo de dos pies de diámetro como mínimo;
- h) Llamadas a bordo tales como el arder un barril de brea, petróleo, etc.;
- i) Un cohete - bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca luz roja;
- j) Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) Movimientos lentos y repetidos subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) La señal de alarma radiotelegráfica;
- m) Señales transmitidas por radiobalizas indicadoras de la posición en caso de emergencia;
- n) Es prohibido utilizar o exhibir las señales anteriores, salvo para indicar el peligro y necesidad de ayuda y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las mismas;
- o) Tomar en consideración las secciones correspondientes del Código Internacional de Señales del Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes y de las siguientes señales:
 - i. Un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo u otro símbolo pertinente para ser identificado desde el aire;
 - ii. Una marca colorante del agua.

CAPÍTULO XIV

DE LOS RESTOS NÁUFRAGOS

Artículo 90.- Señalización y Remoción

Cuando en aguas jurisdiccionales un buque, embarcación, artefacto naval, hidroavión, carga u objetos se encontraren hundidos o varados y de acuerdo a la AMP, constituya peligro u obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio marino u otras actividades marítimas, ordenará al Propietario, Armador u Operador a que tome las medidas apropiadas para su inmediata señalización y su posterior remoción o extracción, tal como lo disponga el procedimiento respectivo.

CAPÍTULO XV

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 91.- Infracciones

Las infracciones por acción u omisión de las obligaciones establecidas en este Reglamento podrán ser leves, graves o muy graves, y las sanciones por éstas serán aplicadas por el CDAMP con carácter indelegable de conformidad con la LGMP.

Artículo 92.- Monto de las Sanciones

Las infracciones serán sancionadas por el CDAMP, con multas que van desde 1 hasta 96,000 Derechos Especiales de Giro.

Artículo 93.- Graduación de las Sanciones

Para la aplicación de las sanciones antes indicadas y para la determinación de los montos, la AMP considerará, la gravedad de las infracciones, los efectos derivados de las mismas, la intencionalidad en su cometido y los antecedentes o reincidencias del infractor.

CAPÍTULO XVI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 94.- Normas Complementarias

De conformidad con la Ley General Marítimo Portuaria el CDAMP está facultado para emitir las normas, regulaciones y directrices que fueren pertinentes, para aclarar o complementar cualquiera de los aspectos regulados por esta normativa.

Artículo 95.- Vigencia

El presente Reglamento entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN LAS OFICINAS DE LA AMP: San Salvador, a los veintidós días del mes de diciembre de dos mil ocho.

Rafael Alberto Mendoza Calderón
Presidente en Funciones

Carlos Guillermo Mejía
Director Propietario en Funciones

José Mario Magaña Granados
Director Propietario

Roger Martin Avilez Herdocia
Director Propietario

José Fredy Villalta Barberena
Director Propietario

Marco Javier Calvo
Director Suplente

José Roberto Miranda Alegría
Director Suplente

Jorge Eduardo Castillo Urrutia
Director Suplente

D.O. No 25 TOMO No 382
FECHA: 06 DE FEBRERO 2009