

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR

MÓDULO I: Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA)

OBJETIVOS GENERALES

Al término del curso, el alumno será capaz de:

- Mantener un gobierno seguro en todo momento
- Mantener un servicio de vigía adecuado utilizando la vista y el oído
- Contribuir a la vigilancia y el control de una guardia segura
- Observar y proteger el medio ambiente marino, aplicando los protocolos establecidos.
- Utilizar el equipo de emergencia y aplicar procedimientos de emergencia
- Formar parte de una guardia segura, cumpliendo eficazmente con las indicaciones del Capitán de Puerto.
- Entender las órdenes y hacerse entender en todo cuanto se relacione con los cometidos relacionados con la guardia.
- Hacer funcionar el equipo de maniobras en cubierta y aplicar los procedimientos de emergencia
- Realizar tareas de manutención de acuerdo al cuadro de rutinas a bordo y cumplir con los protocolos de seguridad.
- Aplicar conocimientos relativos al funcionamiento de la maquinaria, en condiciones de trabajo defectuoso.
- Participar en los ejercicios de emergencia dispuestos para la seguridad de la nave.
- Interpretar la información al leer los parámetros del barómetro, termómetro y otros equipos de meteorología.
- Mantener conductas de atención y cuidado al momento de efectuar rutinas de inspección en los equipos de trabajo.
- Mantener comunicación eficaz con el resto del personal, comprendiendo las órdenes y entregar ideas claras al discutir por determinados medios de trabajo y acciones a seguir.
- Coordinar actividades de traslado de personal, en cumplimiento de servicios comerciales.
- Establecer comunicaciones con los controles marítimos VTS y cumplir con las regulaciones locales del puerto.
- Conocer y respetar las instrucciones locales de cada Capitanía de Puerto.

UNIDAD TEMATICA I:

Objetivos específicos

- 1.1 Aplicar el reglamento en todo su contexto
- 1.2 Demostrar habilidades conductuales
- 1.3 Conducir con seguridad la nave
- 1.4 Ejecutar las reglas con diligencia
- 1.5 Maniobrar oportunamente ante situaciones de emergencia.

MÓDULO I: Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (RIPA)

- a) El presente Reglamento se aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.
- b) Ninguna disposición del presente Reglamento, impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima. Dichas reglas especiales deberán coincidir en todo lo posible con lo dispuesto en el presente Reglamento.
- c) Ninguna disposición del presente Reglamento, impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por el Gobierno de cualquier Estado en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales para buques de guerra y buques navegando en convoy o en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas o marcas adicionales para buques dedicados a la pesca en flotilla. En la medida de lo posible, dichas luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales serán tales, que no puedan confundirse con ninguna luz, marca o señal autorizada en otro lugar del presente Reglamento.

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

d) La Organización podrá adoptar dispositivos de separación de tráfico a los efectos de este Reglamento. e) Siempre que el Gobierno interesado considere que un buque de construcción o misión especial, no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto en algunas de las presentes Reglas sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, sin perjudicar la función especial del buque, dicho buque cumplirá con aquellas otras disposiciones sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, que su Gobierno haya establecido como normas que representen el cumplimiento lo más aproximado posible de este Reglamento respecto a dicho buque.

Regla 2 Responsabilidad

- a) Ninguna disposición del presente Reglamento, eximirá aun buque, o a su propietario, al Capitán o a la tripulación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este Reglamento o de negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.
- b) En la interpretación y cumplimiento del presente Reglamento 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 este Reglamento, para evitar un peligro inmediato.

Regla 7 Riesgo de abordaje

- a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.
- c) Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.
- d) Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
- I) se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable;
- II) en algunos casos, puede existir riesgo aun cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse aún buque de gran tamaño o a un remolque o a cualquier buque a muy corta distancia.

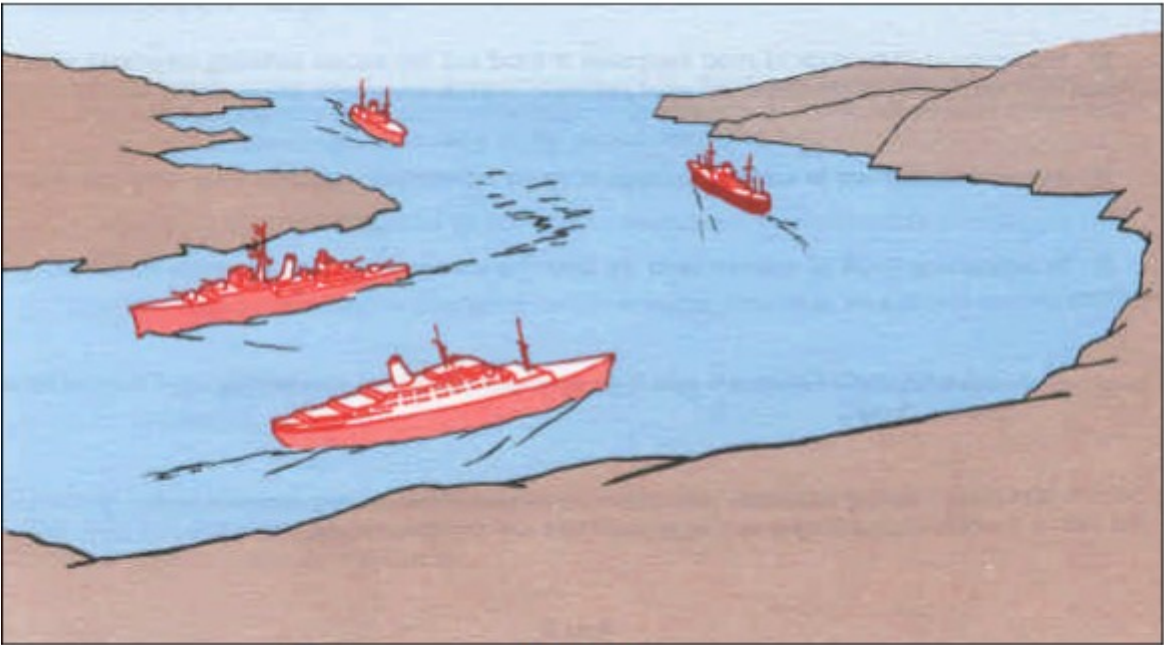
Regla 8 Maniobras para evitar el abordaje

- a) Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.
- b) Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.
- c) 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, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.
- d) La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.
- e) 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 parando o invirtiendo sus medios de propulsión.

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	------------------------------

Regla Canales angostos

- a) Los buques que naveguen a lo largo de un paso o canal angosto, se mantendrán lo más cerca posible del límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro.
- b) Los buques de eslora inferior a 20 metros o los buques de vela, no estorbarán el tránsito de un buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.



Regla 9 a).

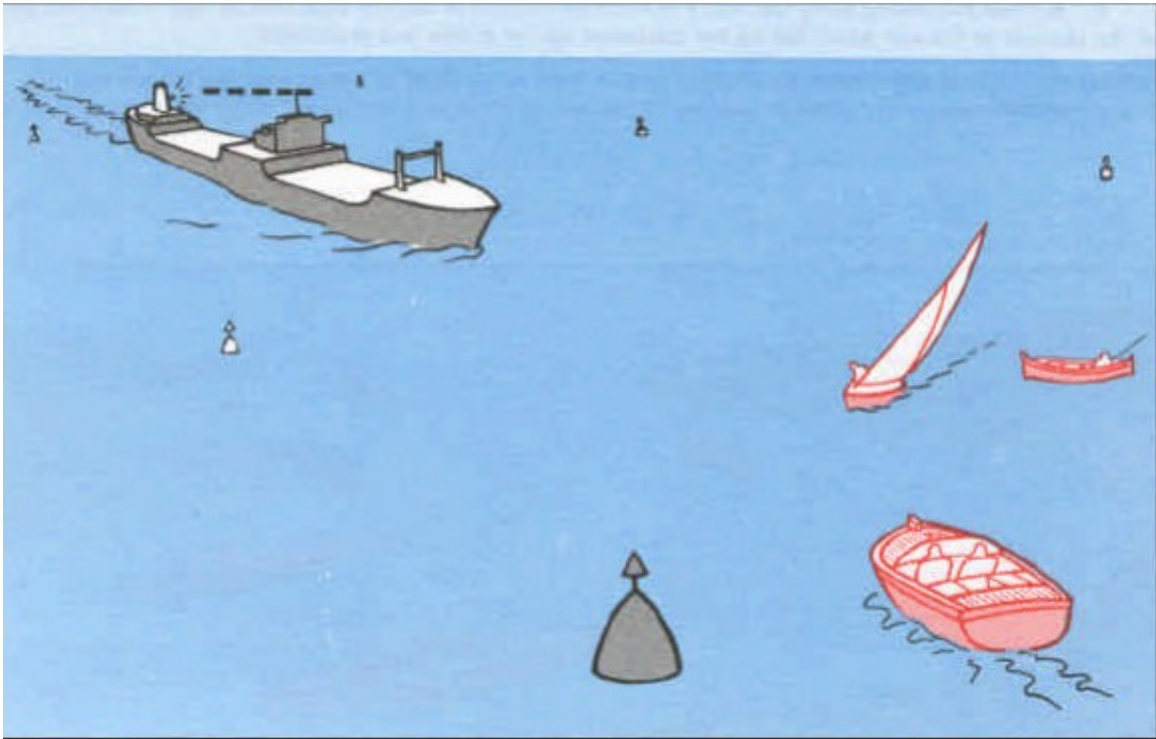
- c) Los buques dedicados a la pesca, no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o canal angosto.
- d) Los buques no deberán cruzar un paso o canal angosto, si al hacerlo estorban el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso u canal. Este otro buque podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d) si abriga dudas sobre la intención del buque que cruza.
- e) I) En un paso o canal angosto, cuando únicamente sea posible adelantar si el buque alcanzado, maniobra para permitir el adelantamiento con seguridad, el buque que alcanza deberá indicar su intención haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) i). El buque alcanzado dará su conformidad haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 c) ii) y maniobrando para permitir el adelantamiento con seguridad. Si abriga dudas podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d).
- II) Esta Regla no exime al buque que alcanza, de sus obligaciones según la Regla 13.
- f) Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal angosto en donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse otros buques, navegarán alerta y con precaución, haciendo sonar la señal adecuada prescrita en la Regla 34 e)
- g) Siempre que las circunstancias lo permitan, los buques evitarán fondear en un canal angosto.

Regla 10 Dispositivos de separación del tráfico

- a) Esta Regla se aplica a los dispositivos de separación del tráfico adoptados por la Organización.
- b) Los buques que utilicen un dispositivo de separación del tráfico deberán: I) navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía; II) en lo posible, mantener su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación del tráfico; III) normalmente, al entrar en una vía de circulación o salir de ella, hacerlo por sus extremos, pero al entrar o salir de dicha vía por uno u otro de sus límites laterales, hacerlo con el menor ángulo posible en relación con la dirección general de la corriente del tráfico.

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

- c) Siempre que puedan, los buques evitarán cruzar las vías de circulación, pero cuando se vean obligados a ello, lo harán lo más aproximadamente posible en ángulo recto con la dirección general de la corriente del tráfico.
- d) Normalmente, las zonas de navegación costera no serán utilizadas por el tráfico directo que pueda navegar con seguridad en la vía de circulación adecuada del dispositivo de separación del tráfico adyacente. No obstante, los buques de eslora inferior a 20 metros y los buques de vela podrán utilizar las zonas de navegación costera en cualquier circunstancia. e) Los buques que no estén cruzando una vía de circulación o que estén entrando o saliendo de ella, no entrarán normalmente en una zona de separación, 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.



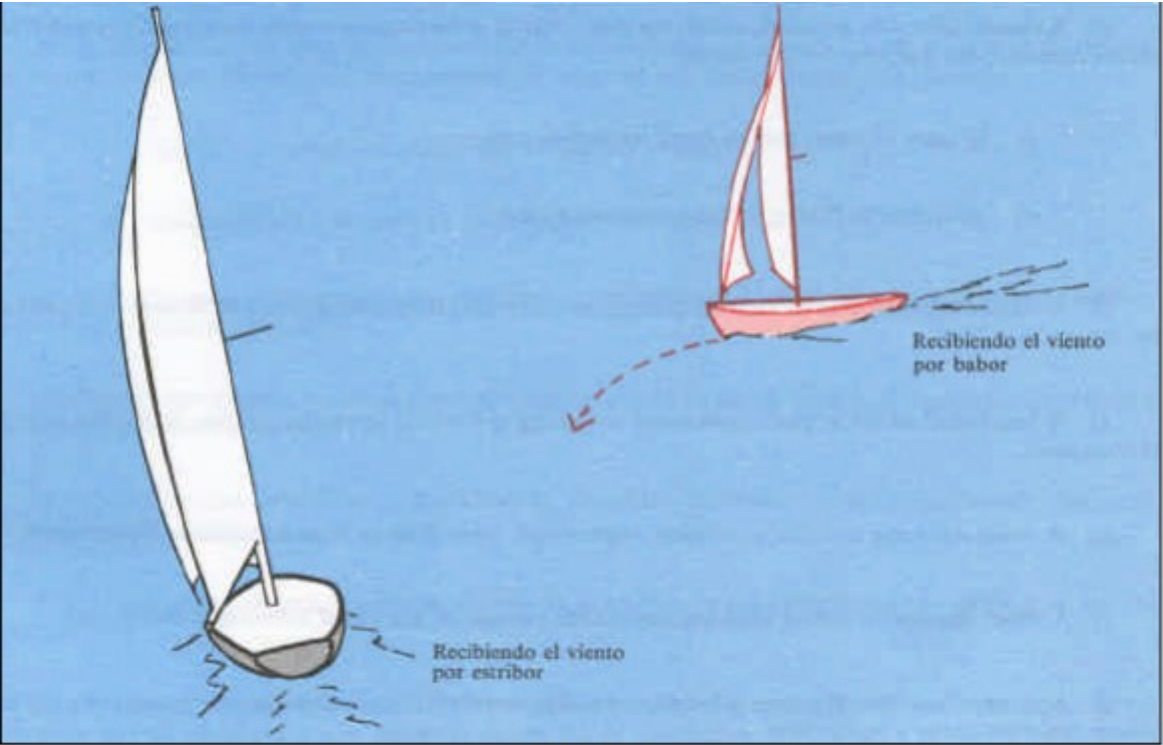
Regla 9 b), c), d).

- f) Los buques que naveguen por zonas próximas a los extremos de un dispositivo de separación del tráfico, lo harán con particular precaución.
- g) Siempre que puedan, los buques evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación del tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.
- h) Los buques que no utilicen un dispositivo de separación del tráfico, deberán apartarse de él dejando el mayor margen posible.
- i) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de cualquier buque que navegue en una vía de circulación.
- j) Los buques de eslora inferior a 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.
- k) Cuando estén dedicados a una operación de mantenimiento de la seguridad de la navegación en un dispositivo de separación del tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.
- l) Cuando estén dedicados a una operación de colocación, reparación o recogida de un cable submarino en un dispositivo de separación del tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación.

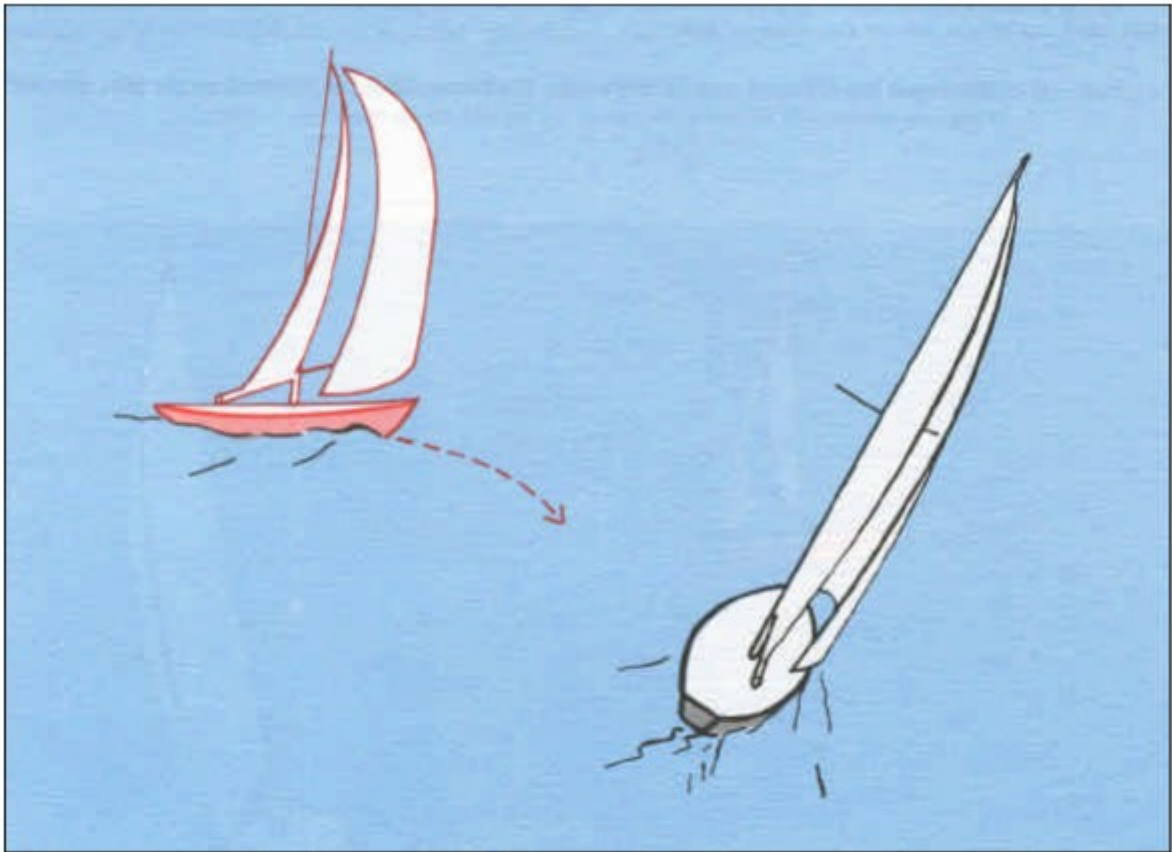
	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

SECCIÓN II -CONDUCTA DE LOS BUQUES QUE SE ENCUENTREN A LA VISTA UNO DEL OTRO

Regla 11 Ámbito de aplicación Las Reglas de esta Sección se aplican solamente a los buques que se encuentren a la vista uno del otro.



Regla 12 a) I).

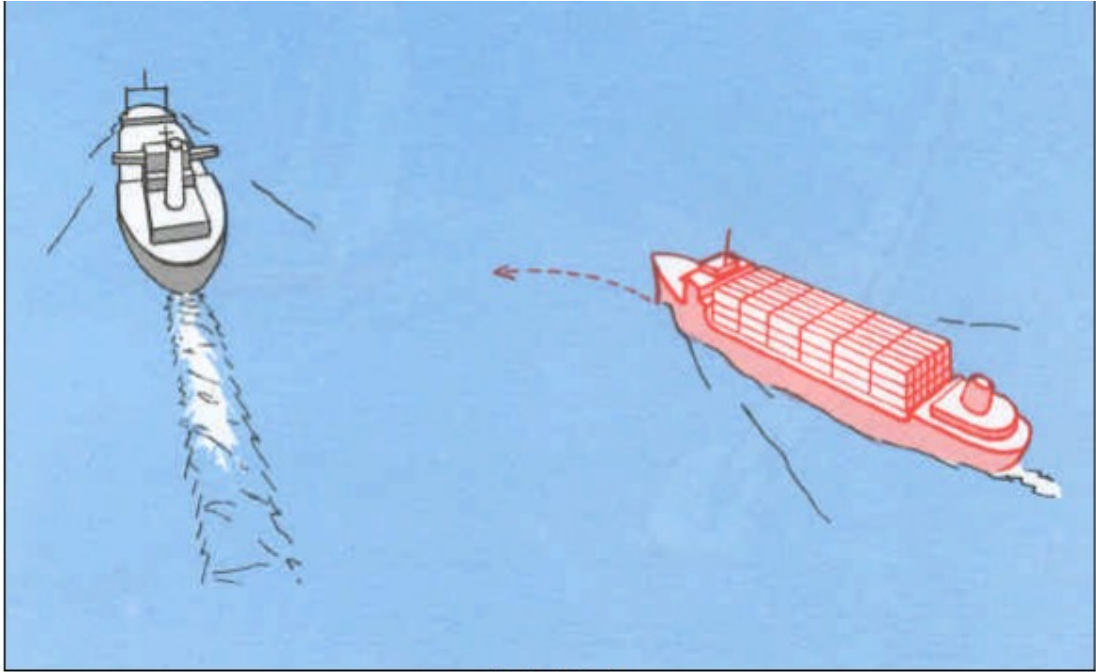


Regla 12 a) II).

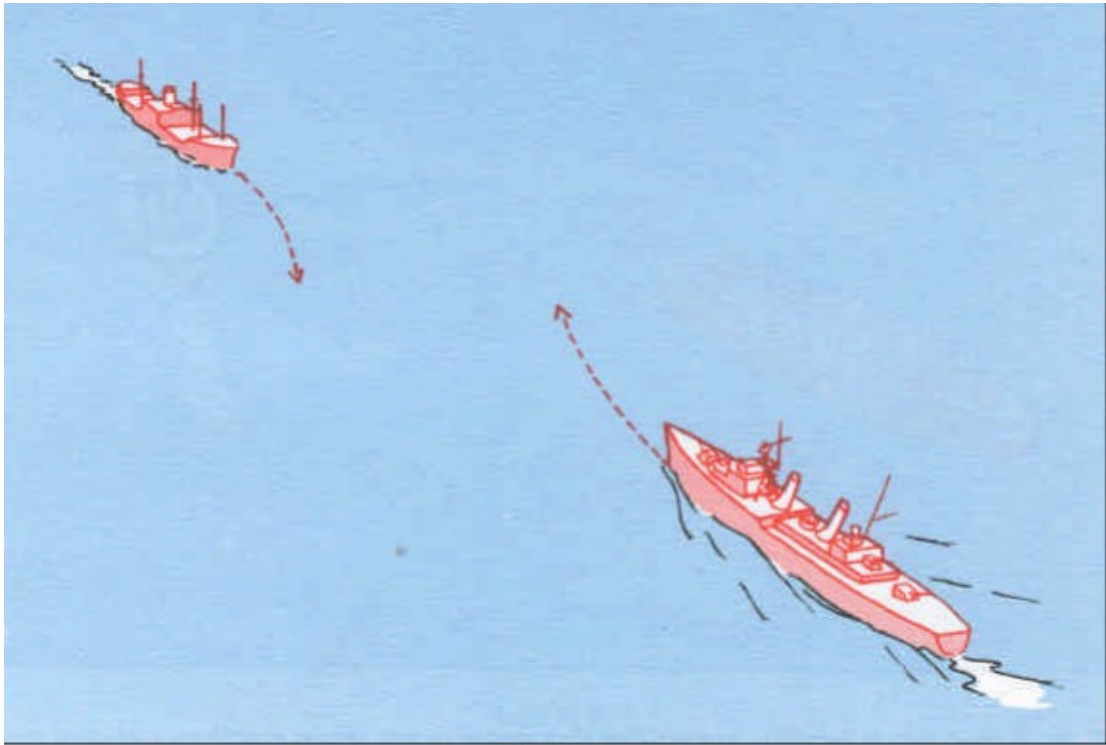
	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

Regla 12 Buques de vela

- a) Cuando dos buques de vela se aproximen uno al otro, con riesgo de abordaje, uno de ellos se mantendrá apartado de la derrota del otro en la forma siguiente:
- I) cuando cada uno de ellos reciba el viento por bandas contrarias, el que lo reciba por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro;
 - II) cuando ambos reciban el viento por la misma banda, el buque que esté a barlovento se mantendrá apartado de la derrota del que esté a sotavento;
 - III) si un buque que recibe el viento por babor avista a otro buque por barlovento y no puede determinar con certeza si el otro buque recibe el viento por babor o estribor, se mantendrá apartado de la derrota del otro.
- b) A los fines de la presente Regla se considerará banda de barlovento la contraria a la que lleve cazada la vela mayor o en el caso de los buques de aparejo cruzado, la banda contraria a la que lleve cazada la mayor de las velas de cuchillo.



Regla 13 a).



Regla 14 a).

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

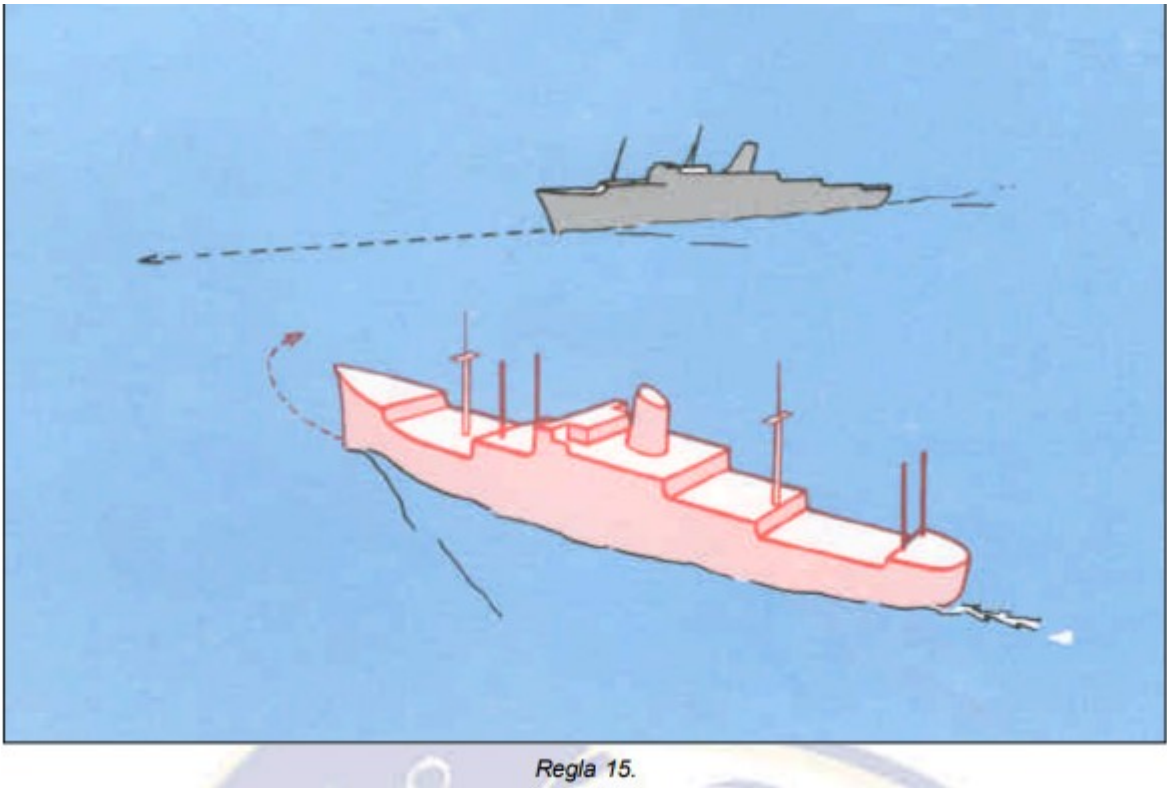
Regla 13 Buque que "alcanza"

- a) No obstante lo dispuesto en las Reglas de la Parte B, secciones I y II, todo buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado.
- b) Se considerará como buque que alcanza a todo buque que se aproxime a otro viniendo desde una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de éste último, es decir, que se encuentre en una posición tal respecto del buque alcanzado, que de noche solamente le sea posible ver la luz de alcance de dicho buque y ninguna de sus luces de costado.
- c) Cuando un buque abrigue dudas de si está alcanzando o no a otro, considerará que lo está haciendo y actuará como buque que alcanza.
- d) Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se da en este Reglamento, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía.

Regla 14 Situación de "vuelta encontrada"

- a) Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que pase por la banda de babor del otro.
- b) Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa de forma que, de noche, vería las luces de tope de ambos palos del otro enfiladas o casi enfiladas y/o las dos luces de costado, y de día, observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.
- c) Cuando un buque abrigue dudas de si existe tal situación supondrá que existe y actuará en consecuencia.

Regla 15 Situación "de cruce"



	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen Con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, se mantendrá apartado de la derrota de éste otro y, si las circunstancias lo permiten. Regla 16 Maniobra de buque que "cede el paso" Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque, maniobrá, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque.

Regla 17 Maniobra del buque que "sigue a rumbo"

- a) I) Cuando uno de los dos buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, éste último mantendrá su rumbo y velocidad. II) No obstante, este otro buque puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuada por este Reglamento.
- b) Cuando, por cualquier causa, el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre tan próximo al otro que no pueda evitarse el abordaje por la sola maniobra del buque que cede el paso, el primero ejecutará la maniobra que mejor pueda ayudar a evitar el abordaje.
- c) Un buque de propulsión mecánica que maniobre en una situación de cruce, de acuerdo con el párrafo a) ii) de esta Regla, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica, no cambiará su rumbo a babor para maniobrar aun buque que se encuentre por esa misma banda, si las circunstancias del caso lo permiten.
- d) La presente Regla no exime al buque que cede el paso, de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

Regla 18 Obligaciones entre categorías de buques

Sin perjuicio de lo dispuesto en las Reglas 9, 10 y 13:

- 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) En la medida de lo posible, 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) I) 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 de la Regla 28. II) Un buque restringido por su calado, navegará con particular precaución teniendo muy en cuenta su condición especial.
- e) En general, un hidroavión amarrado se mantendrá alejado de todos los buques y evitará estorbar su navegación. No obstante, en aquellas circunstancias en que exista un riesgo de abordaje, cumplirá con las Reglas de esta Parte.
- 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) En la medida de lo posible, los buques dedicados a la pesca, en navegación, se mantendrán apartado: de la derrota de:
- I) un buque sin gobierno;

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

SECCIÓN III - CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA

Regla 19 Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida

- a) Esta Regla es de aplicación a los buques que no estén a la vista uno de otro cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida.
- b) 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 tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.
- c) Todos los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento al cumplir las Reglas de la Sección I de esta Parte.
- d) Todo buque que detecte únicamente por medio del radar la presencia de otro buque, determinará si se está creando una situación de aproximación excesiva y/o un riesgo de abordaje. En caso afirmativo maniobrá con 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:
 - I) un cambio de rumbo a babor, para un buque situado a proa del través, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado;
 - II) un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.
- e) Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer a proa de su través, la señal de niebla de otro buque, 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 de gobierno. Si fuera necesario, suprimirá su arrancada y en todo caso navegará con extremada precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

PARTE C - LUCES y MARCAS

Regla 20 Ámbito de aplicación

- a) Las Reglas de esta Parte deberán cumplirse en todas las condiciones meteorológicas.
- b) Las Reglas relativas a las luces deberán cumplirse desde la puesta del sol hasta su salida, y durante ese intervalo no se exhibirá ninguna otra luz, con la excepción de aquéllas que no puedan ser confundidas con las luces mencionadas en este Reglamento o que no perjudiquen su visibilidad o carácter distintivo, ni impidan el ejercicio de una vigilancia eficaz.
- c) Las luces preceptuadas por estas Reglas, en caso de llevarse, deberán exhibirse también desde la salida hasta la puesta del sol si hay visibilidad reducida y podrán exhibirse en cualquier otra circunstancia que se considere necesario.
- d) Las Reglas relativas a las marcas deberán cumplirse de día.
- e) Las luces y marcas mencionadas en estas Reglas cumplirán las especificaciones del Anexo I de este Reglamento.

Regla 21 Definiciones

- a) La "luz de tope" es una luz blanca colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco de horizonte de 225 grados, fijada de forma que sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de cada costado del buque.
- b) Las "luces de costado" son una luz verde en la banda de estribor y una luz roja en la banda de babor que muestran cada una su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 112,5 grados, fijadas de forma que sean visibles desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de su costado respectivo. En los buques de eslora inferior a 20 metros, las luces de costado podrán estar combinadas en un solo farol llevado en el eje longitudinal del buque.
- c) La "luz de alcance" es una luz blanca colocada lo más cerca posible de la popa, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 135 grados, fijada de forma que sea visible en un arco de 67,5 grados contados a partir de la popa hacia cada una de las bandas del buque.
- d) La "luz de remolque" es una luz amarilla de las mismas características que la "luz de alcance" definida en el párrafo c) de esta Regla.

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

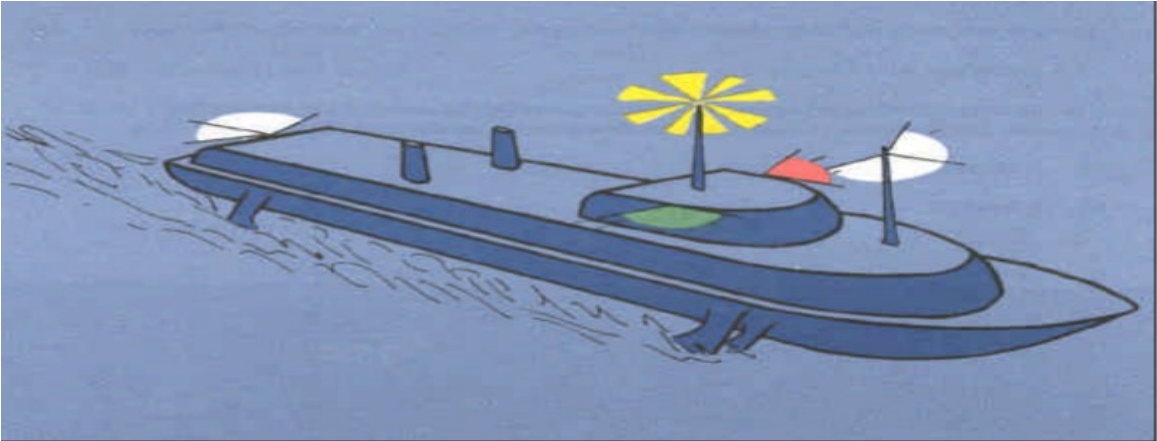
e) La "luz todo horizonte" es una luz que es visible sin interrupción en un arco de horizonte de 360 grados.

f) La "luz centelleante" es una luz que produce centelleos a intervalos regulares, con una frecuencia de 120 o más centelleos por minuto.

Regla 22 Visibilidad de las luces.

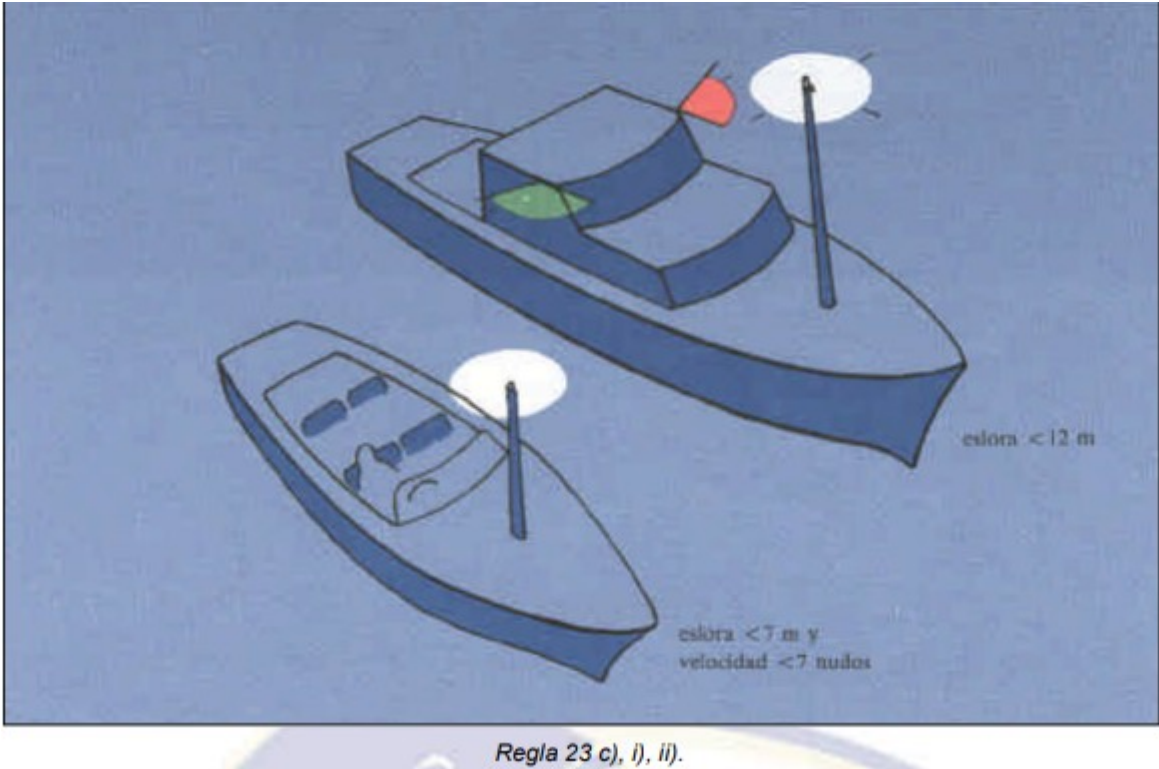
Las luces preceptuadas en estas Reglas deberán tener la intensidad especificada en la Sección 8 del Anexo del presente Reglamento, de modo que sean visibles a las siguientes distancias mínimas:

- a) En los buques de eslora igualo superior a 50 metros:
- luz de tope, 6 millas;
 - luz de costado, 3 millas;
 - luz de alcance, 3 millas;
 - luz de remolque, 3 millas;
 - luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 3 millas.
- b) En los buques de eslora igualo superior a 12 metros, pero inferiores a 50 metros:
- luz de tope, 5 millas; pero si la eslora del buque es inferior a 20 metros, 3 millas; Federación Mediterránea para una Pesca Responsable Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar (1.972)
 - luz de costado, 2 millas;
 - luz de alcance, 2 millas;
 - luz de remolque, 2 millas;
 - luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.
- c) En los buques de eslora inferior a 12 metros:
- luz de tope, 2 millas;
 - luz de costado, 1 milla;
 - luz de alcance, 2 millas;
 - luz de remolque, 2 millas;
 - luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.
- d) En los buques u objetos remolcados poco visibles y parcialmente sumergidos: -luz blanca, todo horizonte, 3 millas. Regla 23 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, exceptuando a los buques de menos de 50 metros de eslora, que no tendrán obligación de exhibir esta segunda luz, aunque podrán hacerlo;
 - III) luces de costado;
 - IV) una luz de alcance.
- b) Los aerodeslizadores, cuando operen en la condición sin desplazamiento, exhibirán, además de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz amarilla de centelleos todo horizonte.



Regla 23 a), b).

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
---	---	---------

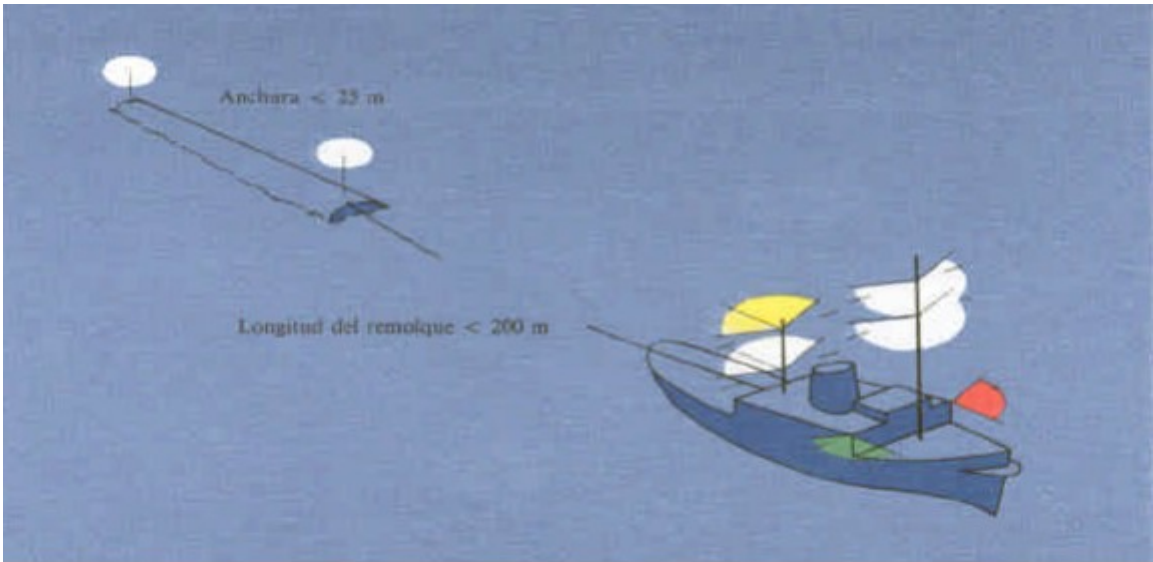


- c) I) Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán exhibir, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y luces de costado;
- II) los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 7 metros y cuya velocidad máxima no sea superior a 7 nudos, podrán exhibir, en lugar de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, una luz blanca todo horizonte y, si es posible, exhibirán también luces de costado;
- III) en los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros, la luz de tope o la luz blanca todo horizonte podrá apartarse del eje longitudinal del buque si no es posible colocarla en dicho eje, a condición de que las luces de costado vayan combinadas en un solo farol, que se llevará en el eje longitudinal del buque o colocado tan cerca como sea posible de la línea de proa-popa en que vaya la luz de tope o la luz blanca todo horizonte.

Regla 24 Buques remolcando y empujando

- a) Todo buque de propulsión mecánica cuando remolque a otro exhibirá:
- I) en lugar de la luz prescrita en los apartados I) ó n) de la Regla 23 a), dos luces de tope en línea vertical. Cuando la longitud del remolque, medido desde la popa del buque que remolca hasta el extremo de popa del remolque, sea superior a 200 metros, exhibirá tres luces de tope, según una línea vertical;
- 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.
- b) Cuando un buque que empuje y un buque empujado estén unidos mediante una conexión rígida forman do una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y exhibirán las luces prescritas en la Regla 23.
- c) Todo buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado exhibirá, salvo en el caso de constituir una unidad compuesta: I) en lugar de la luz prescrita en los apartados I) ó II) de la Regla 23 a) dos luces de tope en una línea vertical; II) luces de costado;

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------



Regla 24 a) i), g) i).

III) Una luz de alcance; d) Los buques de propulsión mecánica a los que sean de aplicación los párrafos a) ó c) anteriores, cumplirán también con la Regla 23 a) II). e) Todo buque u objeto remolcado distinto de los que se mencionan en el párrafo g) de esta Regla exhibirá:

I) luces de costado;

II) una luz de alcance;

III) una marca bicónica en el lugar más visible, cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.

f) Teniendo en cuenta que cualquiera que sea el número de buques que se remolquen por el costado o se empujen en un grupo deberán iluminarse como si fueran un solo buque:

I) Un buque que sea empujado hacia proa, sin que llegue a constituirse una unidad compuesta, exhibirá luces de costado en el extremo de proa; II) un buque que sea remolcado por el costado exhibirá una luz de alcance y en el extremo de proa, luces de costado.

g) Todo buque u objeto remolcado, poco visible y parcialmente sumergido y toda combinación de buques u objetos en los que se den esas mismas circunstancias, exhibirán:

I) Cuando su anchura sea inferior a 25 metros, una luz blanca todo horizonte en el extremo de proa o cerca de éste y otra en el extremo de popa o cerca de éste, con la salvedad de que los dragones no tendrán que exhibir una luz en el extremo de proa o cerca del mismo;

II) cuando su anchura sea igualo superior a 25 metros, dos luces blancas todo horizonte adicionales en los puntos extremos de esa anchura o cerca de éstos;

III) cuando su longitud sea superior a 100 metros, luces blancas todo horizonte adicionales entre las luces prescritas en los apartados I) y II), de modo que la distancia entre luces no exceda de 100 metros; IV) una marca bicónica en el extremo popel del último buque u objeto remolcado o cerca de ese ex- tremo, y cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros, una marca bicónica adicional en el lugar más visible y tan cerca como sea posible del extremo proel. h) Cuando, por alguna causa justificada, no sea posible que el buque u objeto remolcado exhiba las luces o marcas prescritas en los párrafos e) ó g) de esta Regla, se tomarán todas las medidas posibles para iluminar el buque u objeto remolcado, o para indicar al menos la presencia de dicho buque u objeto. i) Cuando, por alguna causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque muestre las luces prescritas en los párrafos a) ó c) de esta Regla, dicho buque no tendrá obligación de exhibir tales luces cuando esté remolcando a otro buque que esté en peligro o que, por otros motivos, necesite ayuda. Se tomarán todas las medidas posibles para indicar la naturaleza de la conexión existente entre el buque remolcador

	PLAN DE ESTUDIO DEL CURSO DE FORMACIÓN PARA PATRÓN DE NAVE MENOR	Rev. 00
--	---	---------

y el buque remolcado, tal como se autoriza en la Regla 36, en particular iluminando el cable de remolque.

Regla 25 Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo

- a) Los buques de vela en navegación exhibirán:
- I) luces de costado;
 - II) una luz de alcance.
- b) En los buques de vela de eslora inferior a 20 metros, las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla podrán ir en un farol combinado, que se llevará en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible.
- c) Además de las luces prescritas en el párrafo a) de esta Regla, los buques de vela en navegación podrán exhibir en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible, dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y verde la inferior, pero estas luces no se exhibirán junto con el farol combinado que se permite en el párrafo b) de esta Regla.
- d) I) Las embarcaciones de vela de eslora inferior a 7 metros exhibirán, si es posible, las luces prescritas en el párrafo a) 6 b) de esta Regla, pero si no lo hacen, deberán tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido, que muestre una luz blanca, la cual será exhibida con tiempo suficiente para evitar el abordaje. II) Las embarcaciones de remos podrán exhibir las luces prescritas en esta Regla para los buques de vela, pero si no lo hacen, deberán tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido que muestre una luz blanca, la cual será exhibida con tiempo suficiente para evitar el abordaje.
- e) Un buque que navegue a vela, cuando sea también propulsado mecánicamente deberá exhibir a proa, en el lugar más visible, una marca cónica con el vértice hacia abajo.