

# AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA

ACP

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA  
PARA EL



Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales

## Curso Preparatorio para Licencia de Operador de Embarcaciones Menores de 20 Metros (65 pies)

**Noviembre 2000**

**Atención:** Este documento y a sido adaptado para su uso en computadoras por el Departamento de Operaciones Acuáticas del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales en el Monumento Natural Isla Barro Colorado, el mismo es propiedad de la ACP(Autoridad del Canal de Panamá) y esta prohibida su reproducción para la venta

## INDICE

|   | Página |
|---|--------|
| Sección 1: Aplicabilidad de las Reglas y Definiciones   |        |
| A. Aplicabilidad  | 1      |
| B. Definiciones   | 1      |
| Sección II: Reglas de Rumbo y Gobierno  |        |
| A. Vigilancia   | 3      |
| B. Velocidad  | 3      |
| C. Riesgo de Abordaje   | 3      |
| D. Maniobras para evitar el Abordaje  | 4      |
| E. Canales Angostos   | 4      |
| F. Buques de Vela   | 5      |
| G. Buque que Alcanza  | 6      |
| H. Situación de Vuelta Encontrada   | 7      |
| I. Situación de Cruce   | 9      |
| J. Maniobra de Buque que “cede el paso”   | 9      |
| K. Maniobra de Buque que “sigue rumbo”  | 9      |
| L. Obligaciones entre Categorías de Buques  | 10     |
| M. Conducta de los Buques en Condiciones de Visibilidad Reducida  | 10     |
| Sección III: Luces y Marcas   |        |
| A. Aplicabilidad  | 11     |
| B. Definiciones de las Luces  | 11     |
| C. Buques de Propulsión Mecánica en Navegación  | 12     |
| D. Embarcaciones de Prácticos   | 13     |
| E. Hidroaviones   | 13     |
| E. Buques Remolcando y Empujando  | 14     |
| G. Buques de Vela en Navegación y Embarcaciones de Remo   | 15     |
| H. Buques sin Gobierno o con Capacidad de Maniobra Restringida  | 16     |
| I. Buques Fondeados y Buques Varados  | 18     |
| J. Tuberías Tendidas en Aguas Navegables  | 19     |
| Sección IV: Señales Acústicas y Luminosas   |        |
| A. Definiciones   | 20     |
| B. Señales de Maniobra y Advertencia  | 20     |
| C. Señales Acústicas en Visibilidad Reducida  | 21     |
| D. Señales para Llamar la Atención  | 23     |
| E. Señales de Peligro   | 23     |
| F. Tabla Internacional de Señales de Emergencia — COLREGS/72  | 25     |
| Sección V: Instrucciones para Operar Embarcaciones Menores en las Esclusas                                      | 26     |
| Sección VI: Reglas Generales Pertinentes a las Embarcaciones Menores  | 29     |
| Sección VII: Equipo Requerido para las Embarcaciones Menores  | 32     |
| Sección VIII: Inspección y Certificación de las Embarcaciones Menores<br>Expedición de Permisos para Operadores | 35     |

## SECCION 1 APLICABILIDAD DE LAS REGLAS Y DEFINICIONES

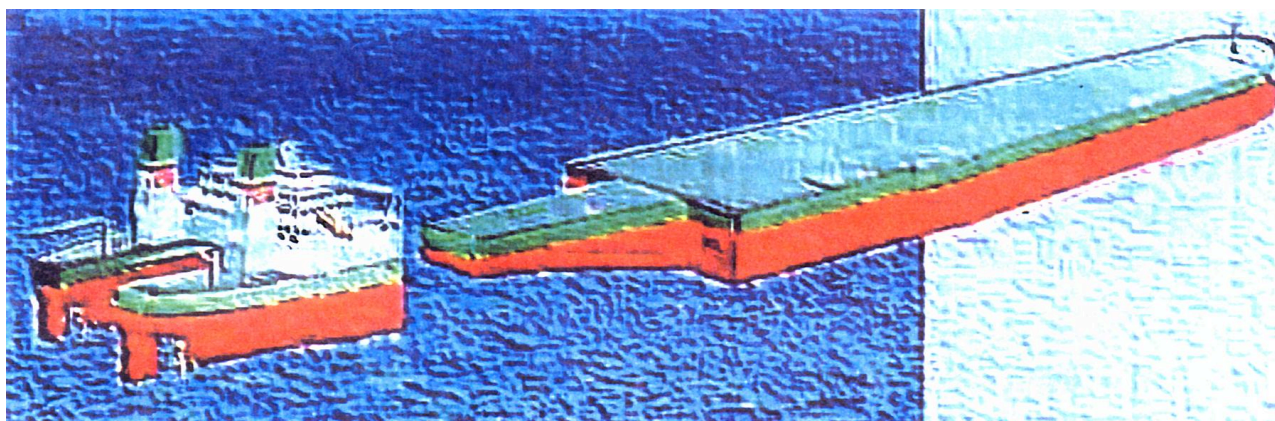
**A. Aplicabilidad.-** Estas reglas se aplicarán a los buques e hidroaviones que naveguen en aguas del Canal. Las reglas aquí contenidas se aplicarán en las aguas navegables entre la línea que conecta el faro Este del rompeolas y el faro Oeste del mismo, en la entrada del Atlántico del Canal, y la línea que pasando por las Boyas 1 y 2 y la Roca San José en la entrada del Pacífico, une las estaciones 72 (latitud 8° 52' 49.60"; longitud 79° 32' 25.50") y 86 (latitud 8° 54' 19.7 1"; longitud 79° 31 '09.91") en la línea limítrofe del área de compatibilidad con la operación del Canal.

El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, se aplicará en las aguas del Canal hacia mar afuera de estas líneas.

### **B. Definiciones:**

1. **Buque** — Toda clase de embarcaciones, incluyendo aquellas sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizados o que puedan ser utilizados como medio de transporte en el agua.
2. **Buque de propulsión mecánica** — Aquel movido por una máquina. Cualquier buque propulsado por motor que navegue a la vela o no, debe considerarse un buque de propulsión mecánica.
3. **Buque de vela** — Toda embarcación que navegue a vela siempre que su máquina propulsora, en caso de llevarla, no se esté utilizando.
4. **Hidroavión** — Toda aeronave diseñada para maniobrar sobre las aguas.
5. **Buque dedicado a la pesca** — Los dedicados a la pesca con redes, líneas, aparejos de arrastre u otras artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad; exceptuando a los buques que pesquen con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.
6. **Buque sin gobierno** — El que por alguna circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida en estas reglas, y por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.
7. **Buque con capacidad de maniobra restringida** — El que, debido a la naturaleza de su trabajo tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida por estas reglas, por lo que, no puede apartarse de la derrota de otro buque. Esta expresión incluirá pero no se limitará a:
  - a. Buques dedicados a colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o tuberías submarinas.
  - b. Buques dedicados a trabajos de dragado, hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas.

- c. Buques dedicados a operaciones de remolque que por su naturaleza restrinjan fuertemente al buque remolcador y su remolque en su capacidad para apartarse de su derrota.
8. La expresión “**en navegación**” — se aplica a un buque que no esté fondeado, varado o amarrado a tierra.
9. **Eslora y manga** — La eslora total y la manga máxima del buque.
10. **Buques a la vista uno del otro** — Únicamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro.
11. **Visibilidad reducida** — Condición en que la visibilidad se vea disminuida por niebla, bruma, humo, fuertes aguaceros o cualesquiera otras causas análogas.
12. **Lancha** — Embarcación de propulsión mecánica, cuya eslora no sobrepase los 20 metros (65 pies), con excepción de los remolcadores, e incluye toda embarcación provisionalmente equipada con un motor separable. Cualquier embarcación a vela, cuya eslora no sobrepase los 20 metros y que esté siendo propulsada por motor, debe considerarse una embarcación menor.
13. **Embarcación de práctico** — Aquella en servicio de practicaje.
14. **Barcaza-tanque** — La usada como buque cisterna sin autopropulsión.
15. **Unidad compuesta** — Consiste de un remolcador rígidamente conectado por medios mecánicos (distintos de líneas, cabos, cables o cadenas), a una embarcación a la que empuja, de modo que ambos se comportan como un solo buque.



**Representación de una unidad compuesta**

16. **Visible**- Cuando se refiere a las luces, significa que las luces son visibles en una noche oscura con la atmósfera despejada.



## SECCION II

### REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

#### Conducta de los Buques en Cualquier Condición de Visibilidad

##### A. Vigilancia:

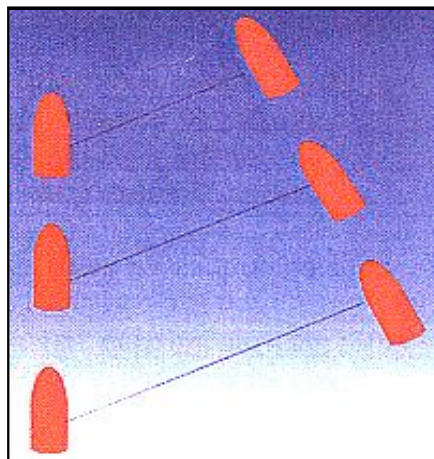
1. Los buques mantendrán, mientras naveguen en el Canal y en las aguas contiguas, una vigilancia visual y auditiva eficaz, en todo momento, utilizando para ello todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, a fin de evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.
2. El vigía no desempeñará ninguna otra función e informará inmediatamente a la persona a cargo de la navegación sobre cualquier información substancial y pertinente.

##### B. Velocidad de Seguridad

1. Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y detenerse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento. Las lanchas deberán navegar a una velocidad prudente según las circunstancias y condiciones del momento, sin poner en peligro vidas humanas ni bienes.
2. Para determinar la velocidad de seguridad se tendrá en cuenta los siguientes factores:
  - a. El estado de visibilidad.
  - b. La densidad del tráfico, incluso las concentraciones de embarcaciones menores o de cualquier otra clase.
  - c. La maniobrabilidad del buque, teniendo muy en cuenta la distancia necesaria para detenerse y la capacidad de giro en las condiciones del momento.
  - d. De noche, la existencia de luces de resplandor, por ejemplo, el que producen las luces de tierra o el reflejo de sus propias luces.
  - e. El estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación.

##### C. Riesgo de Abordaje

1. Utilice todos los medios disponibles que sean apropiados a las condiciones y circunstancias para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de alguna duda, se considerará que el riesgo existe y actúe de acuerdo con esta situación.
2. Si se dispone de un equipo de radar y funciona correctamente, éste se utilizará en forma adecuada.
3. Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.
4. Con el objeto de determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras cosas, las siguientes consideraciones:



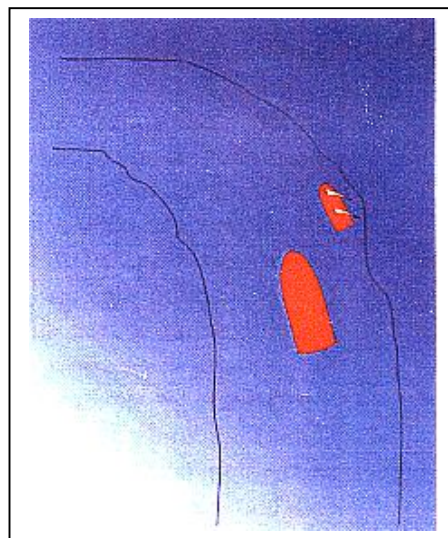
- a. El riesgo de abordaje existe si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.
- b. Riesgo de abordaje puede existir aún cuando sea evidente, una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque, o al aproximarse a cualquier buque a muy corta distancia.

#### **D. Maniobras para Evitar el Abordaje**

1. Toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas maríneas.
2. 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.
3. Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar el abordaje, a condición de que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.
4. 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 haya pasado y esté en franquía.
5. Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para evaluar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.
6. Cuando dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo de abordaje, el buque de propulsión mecánica, la lancha o el buque de vela que esté entrando o se prepare para entrar al cauce principal del Canal desde cualquier lado, evitará cruzar la proa de un buque que se desplace en cualquier sentido a lo largo del cauce del Canal, y se mantendrá en franquía hasta que este último haya pasado.

#### **E. Canales Angostos**

1. Los buques que transitan a lo largo de un canal o paso angosto, se mantendrán lo más cerca posible al límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que ello no entrañe peligro.
2. Los buques de eslora inferior a 20 metros (65 pies) o los buques de vela no estorbarán el tránsito de buques que sólo puedan navegar con seguridad dentro de un paso navegable o canal angosto.



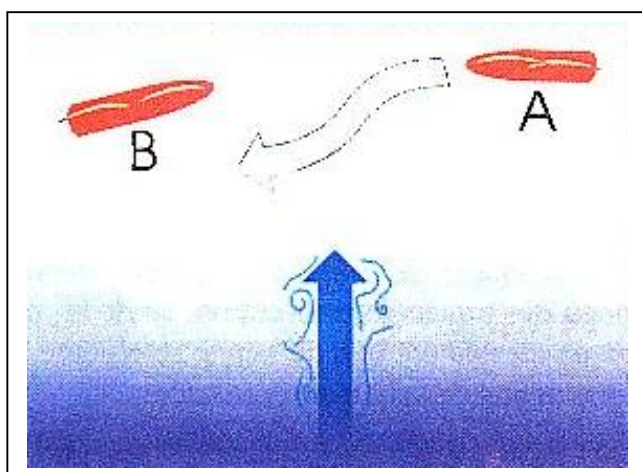
3. Los buques dedicados a la pesca, no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o un canal angosto.
4. Los buques no cruzarán un paso o canal angosto, si al hacerlo estorbarán el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque emitirá la señal acústica de peligro si abriga dudas sobre las intenciones del buque que cruza.
5. En un canal angosto o paso navegable, el buque que intenta dar alcance sonará la señal acústica apropiada indicada en la Sección IV. El buque alcanzado sonará la misma señal acústica si está de acuerdo, o la señal acústica de peligro si abriga duda.
6. El sonar estas señales acústicas no exime al buque que alcanza de sus obligaciones de conformidad con las disposiciones contenidas en las reglas.
7. El buque que se aproxime a un recodo, paso o canal angosto donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse otros buques, navegará alerta y con precaución.
8. Los buques evitarán fondear en un canal angosto.
9. Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada o rumbos opuestos en el Canal en las proximidades de una obstrucción, tal como, una draga, una taladradora, un deslizamiento, etc., el buque cuyo lado del Canal esté despejado tendrá el derecho de paso y el otro buque esperará hasta que el privilegiado esté en franquía.

### **Conducta de los Buques que se Encuentren a la Vista el uno del otro**

Las reglas contenidas del literal F al L se aplicarán solamente a aquellos buques que se encuentren a la vista uno del otro.

#### **F. Buques de Vela**

1. 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:

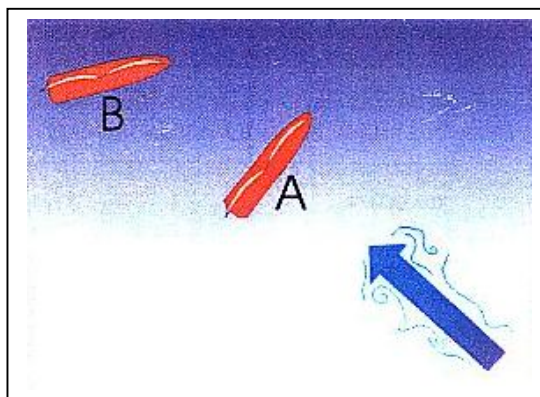


- a. Cuando cada uno de ellos reciba el viento por bandas contrarias, el que lo reciba por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro.

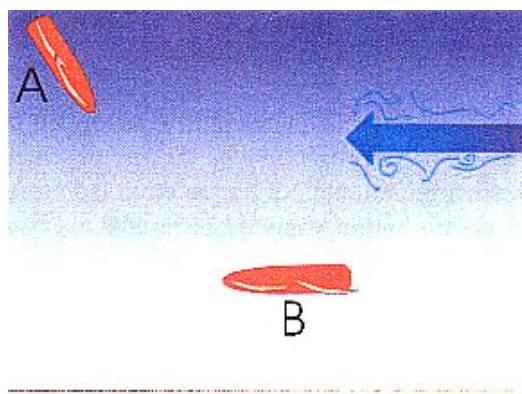
**El buque de vela A debe mantenerse apartado del buque de vela B**

- a. 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.

**El buque de vela A debe mantenerse apartado del buque de vela B**



- b. 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 buque.



**El buque de vela A debe mantenerse apartado del buque de vela B**

2. La banda de barlovento es la contraria a la que se lleve cazada la vela mayor, o en el caso de los buques de aparejo cruzado, la banda contraria a la que se lleve cazada la mayor de las velas de cuchillo.

### **G. Buque que Alcanza**

1. Un buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado, con la salvedad de que cuando estén en el cauce del Canal, todas las demás embarcaciones de recreo y otras embarcaciones menores, aunque sean embarcaciones alcanzadas, se mantendrán apartadas de la derrota de los buques que naveguen por el Canal y del equipo flotante de la Autoridad.
2. Se considerará como buque que alcanza a todo aquél que se aproxime a otro viniendo de una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre en una posición respecto del buque alcanzado, que de noche solamente le sea posible ver la luz de popa de dicho buque y ninguna de las luces de costado.

3. Cuando un buque abrigue dudas de si está alcanzando o no a otro, considerará que lo está haciendo y actuará como buque que alcanza.
4. Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se atribuye en este capítulo, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía.

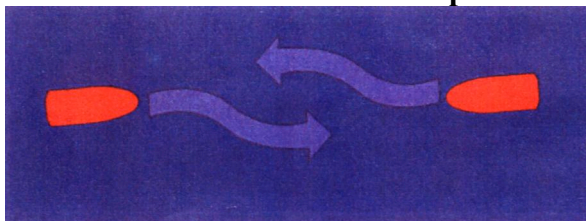


#### H. Situación de Vuelta Encontrada

1. Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada o rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que cada uno pase por la banda de babor del otro.
2. Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa o casi por su proa de forma que, de noche, vería las luces de tope del otro en línea o casi en línea y/o las dos luces de costado y, de día observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.
3. Cuando un buque abrigue dudas de si existe la situación de vuelta encontrada, supondrá que existe y actuará de acuerdo con dicha situación.
4. En el cauce del Canal, los buques de propulsión mecánica que se encuentren con otro buque mientras transiten por el eje del Canal, se mantendrán en el lado del Canal que le quede a estribor. Cuando dos buques en estas condiciones naveguen en sentido contrario, siempre que sea segura y factible, cumplirán con lo dispuesto en el párrafo 1 anterior aunque, al encontrar un recodo en el Canal, sus derrotas no sean substancialmente opuestas cuando se avisten mutuamente por vez primera; y ninguno de ellos alterará el rumbo a babor atravesando el del otro.
5. Los remolcadores y las lanchas se mantendrán, siempre que sea posible, cerca de la banda del Canal que les quede a estribor cuando se hallen transitando buques de mayor calado.

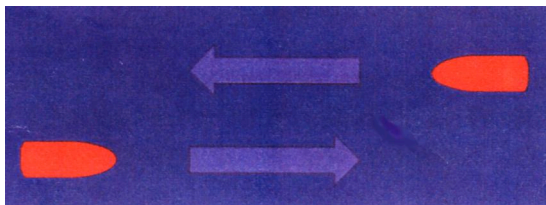


**Primera Situación**  
**Situación de Vuelta Encontrada a Rumbos Opuestos o casi Opuestos**



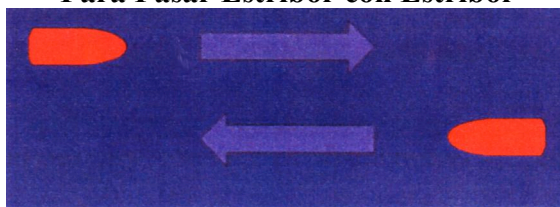
Las luces de costado rojas y verdes de cada buque quedan a la vista del otro. Los buques intercambian la señal acústica de una pitada corta, y cada cual debe cambiar su rumbo hacia estribor, pasando de babor a babor.

**Segunda Situación**  
**Para Pasar Babor con Babor**



Aquí solamente la luz roja de costado es visible a cada uno de los buques, ya que la pantalla debidamente colocada evita que las luces verdes se distingan por la proa. Los buques intercambian la señal acústica de una pitada y pasan por la banda de babor sin cambiar de rumbo.

**Tercera Situación**  
**Para Pasar Estribor con Estribor**

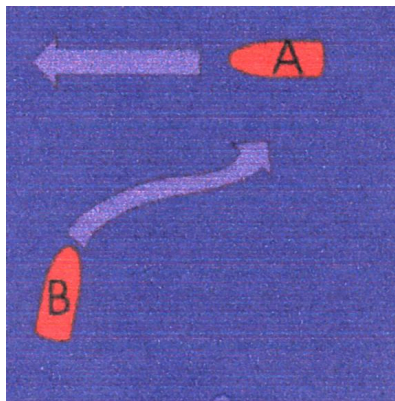


En esta situación y con una pantalla colocada debidamente, solamente la luz de costado verde será visible para cada buque. Los buques intercambian la señal acústica de dos pitadas cortas y pasan por la banda de estribor sin cambiar de rumbo.

---En las tres situaciones de vuelta encontrada descritas anteriormente, a ninguno de los buques se les permite alterar su rumbo hacia babor para pasar de estribor a estribor.---

### I. Situación de Cruce

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 este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortar la proa.



Esta situación se produce cuando dos buques se aproximan en ángulo recto u oblicuo con el consiguiente riesgo de abordaje. El buque "A" que tiene al buque "B" por la banda de babor tiene derecho al paso y deberá mantener tanto su rumbo como su velocidad, indicando este propósito con la señal acústica de una pitada corta. El buque "B" que tiene al buque "A" por la banda de estribor será el obligado, y por lo tanto debe detenerse, o reducir la velocidad y cambiar su rumbo a estribor con el fin de pasar a popa del buque "A", indicando esta acción con la señal acústica de una pitada corta.

-----Las pitadas que señalan un cambio de rumbo son obligatorias y deberán ser intercambiadas cuando los buques se encuentren a una distancia razonable uno del otro. Se considera como distancia razonable una no-menor de media milla.-----

### J. Maniobra del Buque que "cede el paso."

Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro, maniobrará, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque.

### K. Maniobra del Buque que "sigue a rumbo."

1. Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad. 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 debida.
2. 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.
3. Un buque de propulsión mecánica que maniobre en una situación de cruce, de acuerdo con el párrafo 2 anterior, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica, no cambiará su rumbo a babor para maniobrar a un buque que se encuentre por esta misma banda, si las circunstancias del caso lo permiten.
4. Este inciso no exime al buque que cede el paso de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

## **L. Obligaciones entre Categorías de Buques**

1. Con excepción de los requisitos de los incisos E y G, un buque de propulsión mecánica en navegación se mantendrá apartado de la derrota de:
  - a. Un buque sin gobierno
  - b. Un buque con capacidad de maniobra restringida
2. Un buque de vela en navegación se mantendrá apartado de la derrota de:
  - a. Un buque sin gobierno
  - b. Un buque con capacidad de maniobra restringida
  - c. Un buque de propulsión mecánica, excepto una lancha.
3. Los hidroaviones sobre el agua se mantendrán alejados de todos los buques y evitarán impedir su navegación. No obstante, donde exista riesgo de abordaje, cumplirán con los incisos del A al L.
4. El equipo flotante del Canal que se halle funcionando en una posición estacionaria tendrá derecho preferencial a permanecer en dicha posición, y ningún buque que transite cerca de él ocasionará daños a dicho equipo o a sus amarres, ni pasará a una velocidad tal que cause resaca o estelas peligrosas. Tanto el equipo flotante del Canal desde donde trabajen buzos y al equipo flotante que esté fondeado, como a los buques en reparación cuya condición sea tal, que un aguaje fuerte pudiese causar una inundación o poner en peligro la vida de los trabajadores, los pasarán todos los buques a una velocidad lo suficientemente lenta que no cree aguaje o estelas peligrosas.

## **M. Conducta de los Buques en Condiciones de Visibilidad Reducida**

1. Los buques navegarán a una velocidad de seguridad que se adapte a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Aquellos de propulsión mecánica tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.
2. Todos los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento al cumplir con los incisos del A al L.
3. Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, el buque que oiga la señal de niebla de otro buque, al parecer a proa de su través 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 extrema precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.



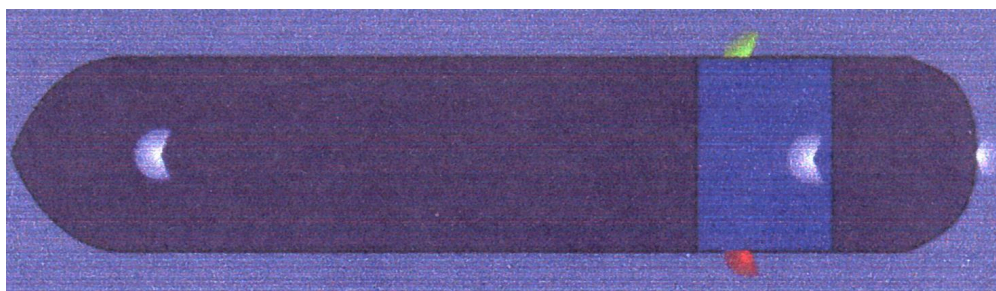
## SECCION III LUCES Y MARCAS

### A. Aplicabilidad de las Luces y Marcas

1. Las luces y marcas requeridas por la Autoridad del Canal deberán cumplirse en todas las condiciones meteorológicas.
2. Las luces reglamentarias se llevarán desde la puesta del sol hasta su salida, y durante este periodo no se exhibirán otras luces, salvo aquellas que no puedan confundirse con las que se especifican en esta parte o que no perjudiquen su visibilidad o carácter distintivo, ni impidan el ejercicio de una vigilancia eficaz.
3. Las luces reglamentarias, 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.
4. Las marcas reglamentarias deberán llevarse de día.

### B. Definiciones de las Luces

1. **Luz de tope** — Luz blanca colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del 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.
2. **Luces de Costado** — 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 cuya eslora sea inferior a los 20 metros (65 pies), las luces de costado podrán combinarse en un sólo farol instalado en el eje longitudinal del buque.



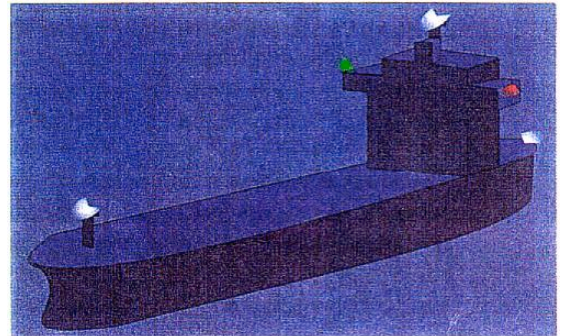
#### Luces de Navegación

3. **Luz de Alcance** — Una luz blanca colocada lo más cerca posible de popa, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 135 grados, colocada de forma que sea visible por la popa en un arco de 67,5 grados, contando de la popa hacia cada una de las bandas del buque.
4. **Luz de Remolque** — Una luz amarilla con las mismas características de la luz de alcance.

5. **Luz todo horizonte** — Una luz que es visible sin interrupción en un arco de horizonte de 360 grados.
6. **Luz Centelleante** — Una luz que produce centelleos a intervalos regulares, con una frecuencia de 120 o más centelleos por minuto.

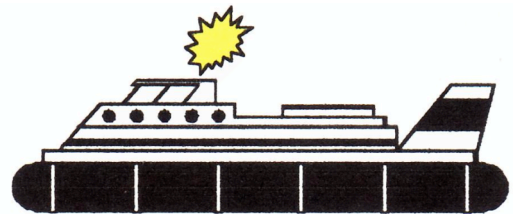
### C. Buques de Propulsión Mecánica en Navegación

1. Los buques de propulsión mecánica en navegación exhibirán:
  - a. Una luz de tope a proa,
  - b. 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 están obligados a exhibir esta segunda luz, aunque podrán hacerlo,
  - c. Luces de costados.
  - d. Una luz de alcance.

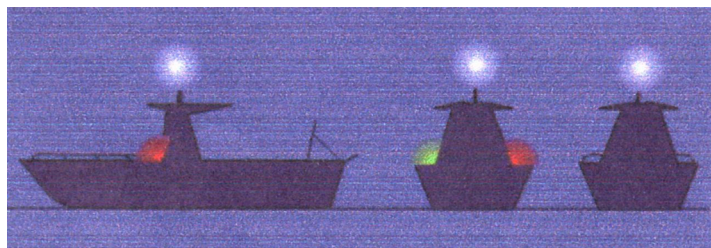


**Embarcación de 50 metros o más**

2. Los aerodeslizadores cuando operen sin desplazamiento exhibirán, además de las luces prescritas anteriormente, una luz amarilla centelleante todo horizonte.



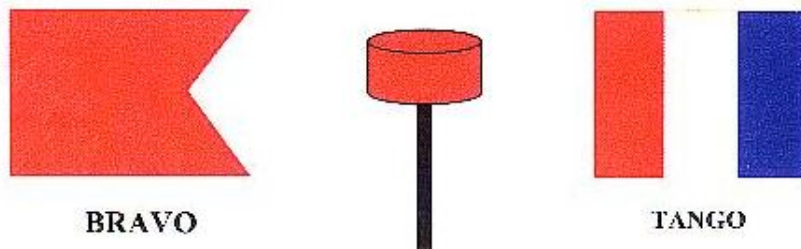
3. Un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrá, en lugar de las luces prescritas anteriormente, exhibir una luz blanca todo horizonte y las luces de costado.



4. Un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a 7 metros y cuya velocidad máxima no sea superior a 7 nudos, podrá en lugar de las luces prescritas anteriormente, exhibir una luz blanca todo horizonte. Estos buques, de ser posible, exhibirán también luces de costado.
4. La luz de tope o la luz blanca todo horizonte de un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrá dejarse de colocar en el eje longitudinal del buque si no fuera posible hacerlo, a condición de que las luces de costado vayan combinadas

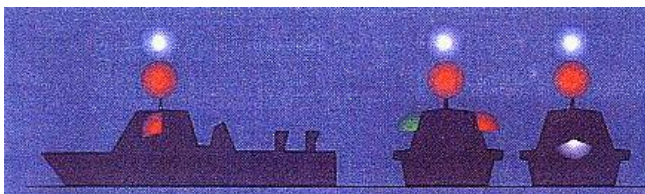
en un solo farol, que se llevará sobre el eje longitudinal del buque o colocado tan cerca como sea posible en la línea proa-popa en que vaya la luz de tope o la luz blanca todo horizonte.

6. El buque empleado en el transporte o transferencia de productos inflamables, explosivos, tóxicos o radioactivos, además de las luces apropiadas de amarre, fondeo o navegación, llevará colocada en el punto en que sea más visible una luz roja todo horizonte visible por lo menos 2 millas. Durante el día, llevará enarbolada donde sea más visible una bandera roja, o sea la señal internacional "B", si la carga consiste de productos inflamables o explosivos, e izará la bandera con la señal internacional "T" si los productos que transporta son tóxicos o radioactivos únicamente.



#### D. Embarcaciones de Práctico

1. Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:
  - a. En la parte superior del palo o cerca de ella, dos luces todo horizonte en línea vertical; blanca la superior y roja la inferior, construida o colocada de tal manera, y de tales características que sea visible por todo el horizonte a una distancia mínima de dos millas. Cuando se encuentran en navegación, luces de costado y una luz de alcance.



- b. Cuando estén fondeadas, además de las luces prescritas en el literal a, la luz, luces o marcas para buques de fondeo de su eslora.
  - c. La bandera internacional "H"(Hotel) izada en o cerca del mástil
2. Cuando no esté en servicio de practicaje, la embarcación de prácticos exhibirá las luces y marcas prescritas para las embarcaciones menores de su eslora.

#### E. Hidroaviones

Cuando le sea impráctico a un hidroavión exhibir luces de formas, características o en las posiciones descritas, deberá exhibir luces tan parecidas en características y posiciones como sea posible.

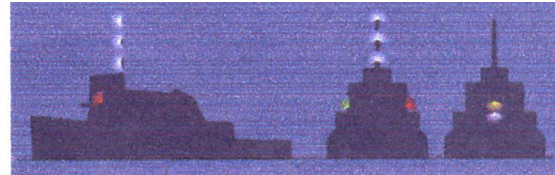


## F. Buques Remolcando y Empujando

1. Cuando un buque de propulsión mecánica esté remolcando deberá exhibir:
  - a. Dos luces de tope en línea vertical, o tres 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.
  - b. Luces de costado
  - c. Una luz de alcance
- d. Una luz de remolque en línea vertical y por encima de la luz de alcance



**Buque remolcando con remolque menor o igual a 200 metros**

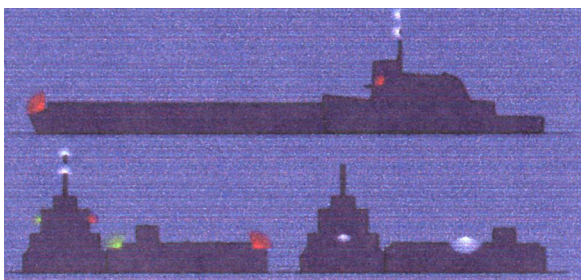


**Buque remolcando con remolque mayor de 200 metros**

- e. Una marca bicónica en el lugar más visible cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.
2. Cuando el buque que empuje y el buque empujado estén unidos mediante una conexión rígida que forme una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y exhibirán las luces prescritas en el literal C para buques de propulsión mecánica en navegación.
  3. Todo buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado, salvo en los casos de constituir una unidad compuesta, deberá exhibir:
    - a. Dos luces de tope en una línea vertical,
    - b. Luces de costado,
    - c. Una luz de alcance.

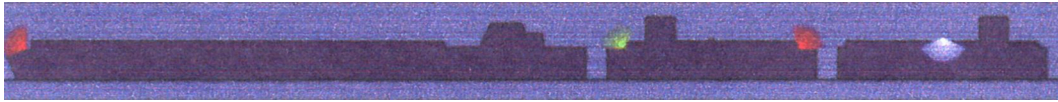


**Remolcador empujando a una barcaza**



**Remolcador llevando a una barcaza al costado**

4. Un buque u objeto que se esté remolcando deberá exhibir:
  - a. Luces de costado,
  - b. Una luz de alcance,
  - c. marca bicónica en el lugar más visible cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.

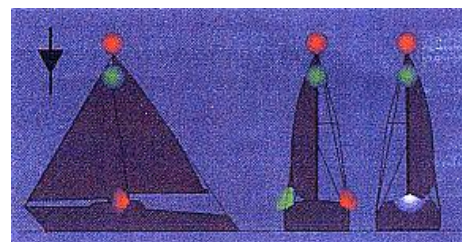


5. Teniendo en cuenta que cualquiera que sea el número de buques que se remolquen por el costado o se empujen en un grupo, deberán iluminarse como si fueran un solo buque:
  - a. Un buque que sea empujado hacia proa, que no sea parte de una unidad compuesta, llevará luces de costado en el extremo de proa.
  - b. Un buque que sea remolcado por el costado, llevará una luz de alcance y en el extremo de proa, luces de costado.
6. Un buque u objeto remolcado, poco visible y parcialmente sumergido, o una combinación de buques u objetos en esas condiciones que estén siendo remolcados, exhibirán:
  - a. Si su manga es inferior a 25 metros, una luz blanca todo horizonte en o cerca de la proa y otra en la popa o cerca de la misma.
  - b. Si la manga es de 25 metros o más, dos luces blancas todo horizonte adicional en los puntos extremos de esa manga o cerca de éstos.
  - c. Si su eslora sobrepasa los 100 metros, luces blancas todo horizonte, adicionales entre las luces indicadas en el párrafo 6(a), de modo que la distancia entre las luces no exceda 100 metros.
  - d. Una señal bicónica en el extremo de popa del último buque u objeto remolcado, y si la longitud del remolque excede 200 metros, otra señal bicónica en el lugar más visible y tan cerca como sea posible del extremo de proa.

### G. Buques de Vela en Navegación y Embarcaciones de Remo

1. Los buques de vela en navegación exhibirán:
  - a. Luces de costado
  - b. Una luz de alcance.
2. En los buques de vela de eslora inferior a 20 metros, las luces indicadas en el párrafo 1, podrán ir en un farol combinado, que se llevará en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible.

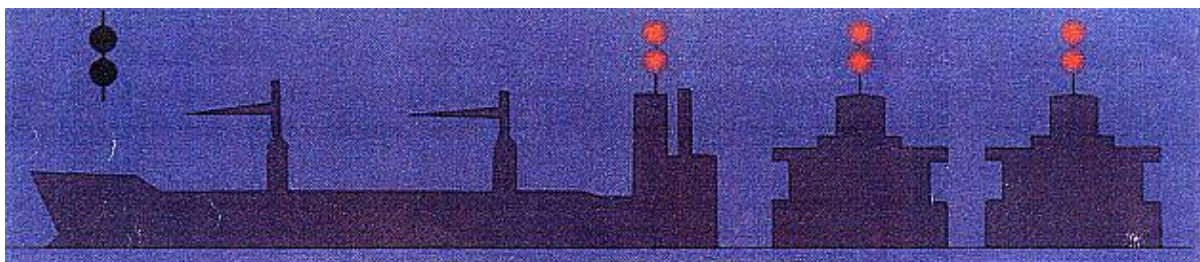
3. Además de las luces descritas en el párrafo 1, los buques de vela en navegación podrán exhibir en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible, dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y verde la inferior, pero estas luces no se exhibirán junto con el farol combinado que se permite en el numeral 2 de esta regla.



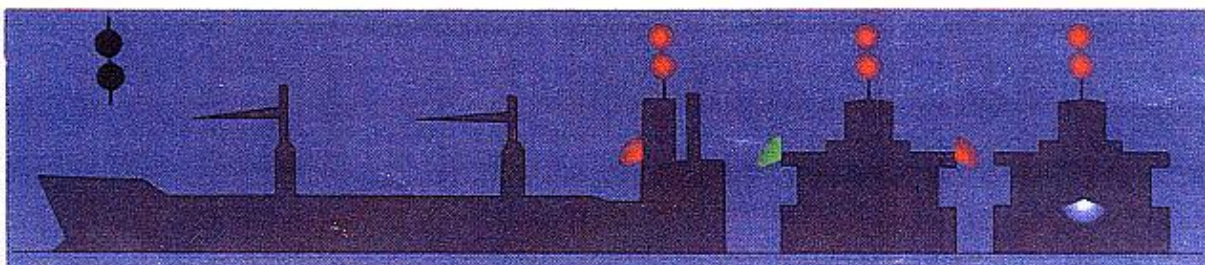
4. Las embarcaciones de vela de eslora inferior a 7 metros, si es posible, exhibirán las luces estipuladas en los párrafos 1 ó 2, pero de no llevarlas, deberán tener a mano para su uso inmediato, una linterna eléctrica o un farol encendido que muestre una luz blanca y que se encenderá con tiempo suficiente para evitar el abordaje.
5. Una embarcación de remos podrá exhibir las luces prescritas para los buques de vela, pero si no lo hace, deberá tener a mano para su uso inmediato una linterna eléctrica o un farol encendido que muestre una luz blanca y que se encenderá con tiempo suficiente para evitar el abordaje.
6. El 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.

## H. Buques Sin Gobierno o con Capacidad de Maniobra Restringida

1. Un buque sin gobierno exhibirá:
  - a. Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical en el lugar más visible.
  - b. Dos bolas o marcas similares en línea vertical en el lugar más visible.
  - c. Cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en el párrafo 1(a), luces de costado y una luz de alcance.



**Buque sin gobierno y sin arrancada**

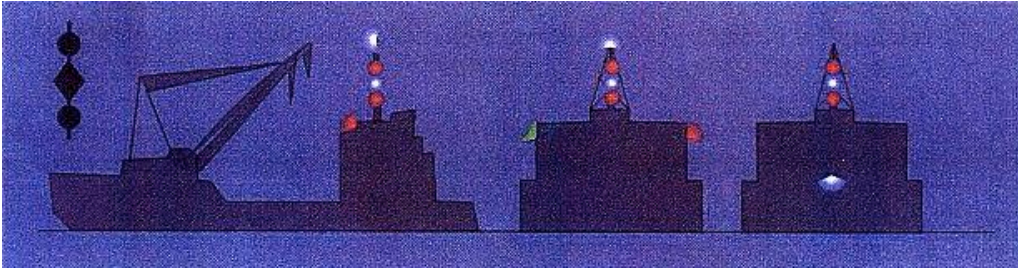


**Buque sin gobierno con arrancada**

2. Un buque que tenga su capacidad de maniobra restringida exhibirá:
  - a. Tres luces todo horizonte en línea vertical en el lugar más visible. La luz más elevada y la más baja serán rojas y la del centro será blanca.
  - b. Tres marcas en línea vertical, en el lugar más visible, la marca más elevada y la más baja serán bolas y la del centro será una marca bicónica.



- c. Cuando vayan con arrancada, una luz o luces de tope, luces de costado y una luz de alcance, además de las que se estipulen en el párrafo 2(a).



**Buque con capacidad de maniobra restringida con arrancada**

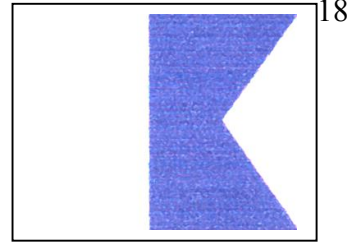
- d. Cuando el buque esté fondeado, una luz, luces o marcas indicadas en el inciso 1, además de las que se prescriben en los párrafos 2(a) y (b) anteriores.
3. Un buque dedicado a la operación de remolque que le impida apartarse de su derrota exhibirá, además de las luces o marcas indicadas en los párrafos 2(a) y (b) de este inciso, llevar las luces o marcas mencionadas en el inciso F, párrafo 1.
4. Un buque que se dedique a operaciones de dragado u operaciones submarinas que tenga su capacidad de maniobra restringida exhibirá luces y marcas estipuladas en los párrafos 2(a), (b), y (o) de este inciso, y además, cuando exista una obstrucción, exhibirá:
- Dos luces rojas todo horizonte o dos bolas en línea vertical, para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción.
  - Dos luces verdes todo horizonte o dos marcas bicónicas en línea vertical, para indicar la banda por la que puede pasar otra embarcación.



**Buque con capacidad de maniobra restringida indicando obstrucción y paso seguro**

- c. Cuando esté fondeado, las luces o marcas estipuladas en este párrafo en vez de las luces o marcas prescritas en el inciso referente a buques fondeados.
5. Cuando debido a las dimensiones de un buque que se encuentre en operaciones de buceo, resulte impráctico exhibir las luces y marcas prescritas en el párrafo 4 de este inciso, se exhibirá lo siguiente:
- Desde el atardecer hasta el amanecer, una luz roja giratoria en todo tipo de condiciones atmosféricas. Dicha luz deberá verse a una distancia de por lo menos una milla.

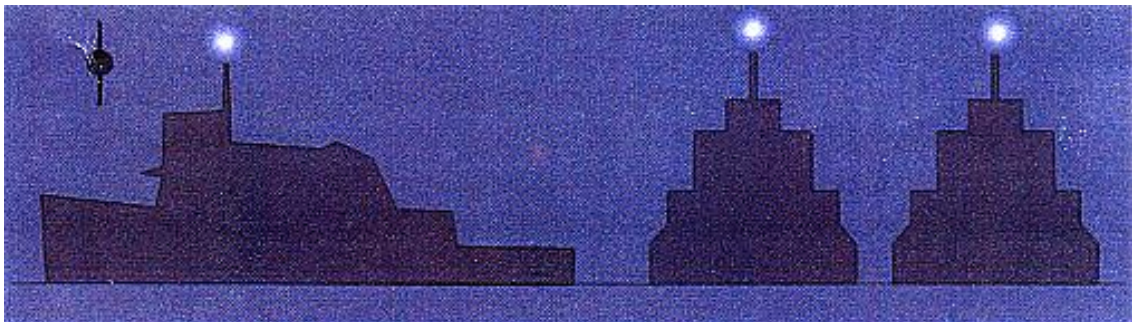
- b. Durante el día, se enarbolará una bandera “A” del Código Internacional de Señales, de no menos de 45 centímetros (18 pulgadas) de alto y de proporciones estándar, colocada en el lugar donde mejor se divise. En su lugar podrá emplearse una réplica rígida.



6. Las embarcaciones menores de menos de 12 metros de eslora no tendrán obligación de exhibir las luces antes prescritas, salvo aquellas comprometidas en actividades de buceo.

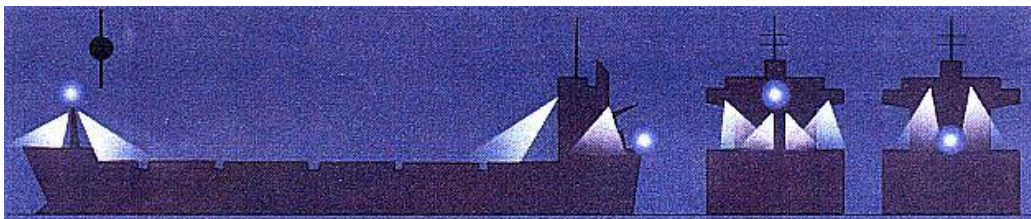
### I. Buques Fondeados y Buques Varados

1. Un buque fondeado exhibirá en el lugar más visible:
  - a. Una luz blanca todo horizonte o una bola en la parte de proa
  - b. Una luz blanca todo horizonte adicional, en o cerca de la popa y a una altura inferior de la luz blanca todo horizonte de proa.
2. Un buque de eslora inferior a 50 metros podrá exhibir una luz blanca todo horizonte en el lugar más visible en vez de las luces prescritas en el párrafo anterior.



**Buque fondeado menor de 50 metros de eslora**

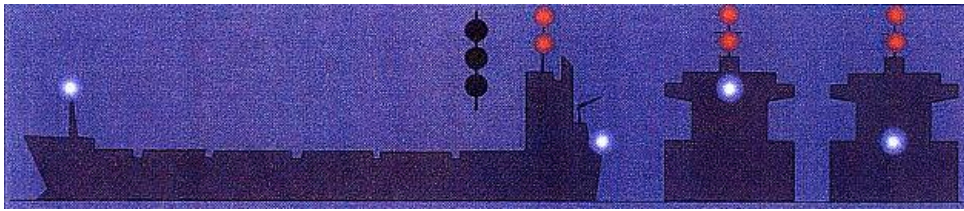
3. Los buques fondeados podrán utilizar sus luces de trabajo o equivalentes para iluminar sus cubiertas, pero, para los buques de 100 metros de eslora o más, la utilización de dichas luces es obligatoria.



**Buque fondeado de más de 100 metros de eslora**

4. Un buque varado, además de las luces prescritas en los párrafos 1 ó 2 anteriores, exhibirá en el lugar más visible:
  - a. Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, y
  - b. Tres bolas en línea vertical.



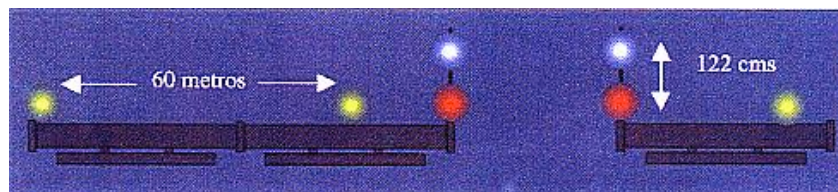


### Buque varado mayor de 50 metros de eslora

5. Las embarcaciones menores de menos de 7 metros de eslora, cuando están fondeadas en un lugar fuera o lejos de un canal angosto, paso, fondeadero o zona de navegación frecuente, no tendrán la obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los párrafos 1 y 2 de este inciso.
6. **Cuando** las embarcaciones menores de menos de 20 metros de eslora estén varadas, no tendrán la obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en este inciso.
7. Cuando las embarcaciones menores de menos de 20 metros de eslora estén fondeadas en cualquier fondeadero especial, designado por la Autoridad del Canal, no se les requerirá que lleven o exhiban las luces o marcas prescritas en este inciso.

### J. Tuberías Tendidas en Aguas Navegables

Siempre que se tienda una tubería en aguas navegables, se marcará de noche con luces amarillas a intervalos de 60 metros (200 pies). Las luces que marquen el límite de la puerta estarán dispuestas en línea vertical y constarán de una luz blanca sobre una roja; la luz blanca estará al menos 122 centímetros (4 pies) por encima de la luz roja. Estas luces deberán instalarse de manera que sean visibles sobre todo el horizonte y desde un mínimo de una milla de distancia.



**SECCION IV  
SEÑALES ACÚSTICAS Y LUMINOSAS**

**A. Definiciones**

1. **Pito** — Todo dispositivo capaz de producir las pitadas descritas a continuación.
2. **Pitada corta** — Un sonido de un segundo de duración, aproximadamente. ●
3. **Pitada larga** — Un sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos. —

**B. Señales de Maniobra y Advertencia**





1. Cuando varios buques de propulsión mecánica estén a la vista unos de los otros, y se crucen o naveguen a media milla de distancia, al maniobrar entre ellos, cada buque en navegación, conforme a lo que autoricen o exijan las disposiciones contenidas en esta regla, indicará su maniobra mediante las siguientes señales acústicas:
  - a. **Una pitada corta para indicar, “intento dejarte por mi banda de babor”** ●
  - b. **Dos pitadas cortas para indicar, “intento dejarte por mi banda de estribor”** ●●
  - c. **Tres pitadas cortas para indicar, “estoy dando marcha atrás.”** ●●●
2. Al escuchar la señal acústica de una o dos pitadas, el otro buque deberá, si está conforme, dar la misma señal acústica y tomará las medidas necesarias para pasar con seguridad. Sin embargo, si el buque tiene dudas sobre la seguridad de la maniobra, emitirá la señal acústica de peligro (por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas ●●●●● ) y cada buque tomará las medidas de precaución adecuadas hasta que se efectúe un acuerdo para pasar con seguridad.
3. Todo buque podrá complementar las pitadas reglamentarias mediante el uso de las siguientes señales de luces:
  - a. **Un destello para indicar, “intento dejarte por mi banda de babor”** ☀
  - b. **Dos destello para indicar, “intento dejarte por mi banda de estribor”** ☀ ☀
  - c. **Tres destellos para indicar, “estoy dando marcha atrás.”** ☀ ☀ ☀
4. La duración de cada destello será de aproximadamente un segundo, el intervalo entre destellos será de un segundo aproximadamente y el intervalo entre señales sucesivas no será menor de 10 segundos.
5. La luz utilizada para estas señales será una luz blanca todo horizonte visible a una distancia mínima de cinco millas.
6. Cuando dos buques de propulsión mecánica estén a la vista el uno del otro y uno pretenda alcanzar al otro, el primero indicará su intención mediante las siguientes señales con el pito:
  - a. **Una pitada corta para indicar, “intento alcanzarle por su banda de estribor”** ●
  - b. **Dos pitadas cortas para indicar, “intento alcanzarle por su banda de babor.”** ●●

7. El buque de propulsión mecánica que va a ser alcanzado indicará su conformidad con una señal acústica similar. Si abriga dudas, deberá sonar la señal acústica de peligro antes mencionada.
8. Cuando varios buques a la vista unos de los otros se aproximen entre sí, y por alguna razón uno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro, o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para prevenir el abordaje, el buque en duda lo hará saber inmediatamente, emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas. Esta señal acústica se podrá complementar con una señal luminosa de por lo menos cinco destellos cortos y rápidos. ● ● ● ● ● ☉ ☉ ☉ ☉ ☉
9. Si en un buque los pitos estuvieran instalados a más de 100 metros entre sí, se utilizará solamente uno de ellos para hacer señales de maniobra y advertencia.
10. Cuando un buque de propulsión mecánica esté abandonando un muelle o atracadero, emitirá una pitada larga. ■■■■■
11. Aquellos buques que se pongan de acuerdo con otro por vía radiotelefónica, por las frecuencias usuales, para encontrarse, cruzarse o alcanzarse, no estarán obligados a sonar las señales acústicas correspondientes, pero podrán hacerlo. Si no llegan a un acuerdo, se intercambiarán las señales acústicas a su debido tiempo, y éstas prevalecerán.
12. Cuando un buque de propulsión mecánica o una lancha se acerque a una tubería que obstruya un canal y desee pasar por la puerta, dará: una pitada larga seguida de una corta ■■■■■ ● , a cuya señal responderá inmediatamente la persona encargada de la puerta, con una pitada semejante si está listo para permitir el paso del buque que se aproxima, o emitiendo la señal de peligro ●●●●● , si el paso no es seguro. El buque que se aproxima no deberá intentar pasar, bajo ninguna circunstancia, hasta que la persona encargada de la puerta indique que el canal está abierto, emitiendo una pitada larga y una corta. La persona encargada de la puerta deberá señalar la condición anterior lo más pronto posible, y el buque deberá responder de igual manera.

### C. Señales Acústicas en Visibilidad Reducida

Las siguientes señales acústicas deberán usarse en las proximidades o dentro de una zona de visibilidad reducida ya sea durante el día o la noche.

1. Un buque de propulsión mecánica, con arrancada, emitirá una pitada larga a intervalos que no excedan de dos minutos. ■■■■■
2. Un buque de propulsión mecánica en navegación, pero parado y sin arrancada, emitirá dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de unos dos segundos entre ambas a intervalos que no excedan de dos minutos. ■■■■■ ■■■■■

3. Un buque sin gobierno, un buque con su capacidad de maniobra restringida ya sea que esté con arrancada o fondeado, un buque de vela o un buque que esté dedicado a remolcar o empujar a otro buque, emitirá a intervalos que no excedan de dos minutos, tres pitadas consecutivas consistiendo de una larga seguida de dos cortas. 
4. Un buque remolcado o, si se remolca más de uno, solamente el último del grupo, en caso de ir tripulado, emitirá a intervalos que no excedan de dos minutos, cuatro pitadas consecutivas consistiendo de una larga seguida de tres cortas. Cuando sea posible, esta señal se dará inmediatamente después de la señal efectuada por el buque remolcador.
- 
5. Cuando un buque que empuje y un buque que sea empujados estén rígidamente conectados de modo que formen una unidad compuesta, serán considerado como un buque de propulsión mecánica y emitirán las señales prescritas en los párrafos 1 ó 2 anteriores.
6. Un buque fondeado dará un repique de campana de unos 5 segundos de duración a intervalos que no excedan de un minuto. En un buque de eslora igual o superior a 100 metros, se hará sonar la campana en la parte de proa del buque y además, inmediatamente después del repique de campana, se hará sonar el gong rápidamente durante unos 5 segundos en la parte de popa del buque. Todo buque fondeado podrá emitir tres pitadas consecutivas, consistiendo de una corta, una larga y una corta, para señalar su posición y la posibilidad de abordaje a un buque que se aproxime. 
7. Un buque varado emitirá la señal de campana y en caso requerido la del gong prescrita en el párrafo 6 anterior, y además dará 3 repiques de campana claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana. Todo buque varado podrá, además, emitir una señal del pito apropiada.
8. Un buque de eslora inferior a 12 metros no tendrá obligación de emitir las señales antes mencionadas, pero si no lo hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de dos minutos.
9. Una embarcación de práctico cuando esté en servicio de practica, podrá emitir una señal de identificación consistiendo de 4 pitadas cortas, además de las señales prescritas en los párrafos 1, 2 o 6 anteriores. 

#### D. Señales para Llamar la Atención

1. Cualquier buque si necesita llamar la atención de otro, podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las señales autorizadas en cualquier otra regla, o podrá dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques. Cualquier luz que se utilice para atraer la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. Debe evitarse el uso de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, tales como las luces estroboscópicas.
2. Bajo ninguna circunstancia deberá enfocarse el haz de luz de un proyector, ni alguna otra luz encendiese hacia el puente de navegación, ni de cualquiera otra manera o en cualquiera otra dirección que interfiera con la navegación de otro buque.

#### E. Señales de Peligro

1. Las siguientes señales usadas o desplegadas ya sea conjuntamente o por separado, indican que un buque está en peligro y que necesita ayuda:
  - a. Cohetes o proyectiles que despidan destellos rojos, lanzados uno por uno y a intervalos cortos.
  - b. Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.
  - c. Llamaradas a bordo (como las producidas por un barril de brea o petróleo ardiendo).
  - d. Un disparo de cañón u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente.
  - e. Una señal transmitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo ●●●— — —●●● (SOS) del Código Morse.
  - f. Una señal transmitida por radiotelefonía consistente en la palabra “Mayday”.
  - g. Un cohete de bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja.
  - h. La clave de peligro “NC” del Código Internacional de Señales.
  - i. Una señal que consista en una bandera cuadrada que tenga por encima o por debajo de ella una bola o un objeto semejante.
  - j. Movimientos repetidos y lentos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente.
  - k. La señal de alarma radiotelegráfica.
    1. La señal de alarma radiotelefónica.
  - m. Señales transmitidas por radiobalizas indicadoras de la posición en caso de emergencia.
  - n. Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja.
2. El uso de cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y el uso de cualquier señal o clave que puedan confundirse con las anteriores, queda terminantemente prohibido.

3. Se recalca el contenido de las secciones correspondientes del Código Internacional de Señales, del Manual de Búsqueda y Salvamento de Buques Mercantes y las siguientes señales:
  - a. Un trozo de lona de color anaranjado que lleve dibujado un cuadrado negro y un círculo, y algún otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire).
  - b. Una marca colorante del agua.



Tabla Internacional de Señales — COLRESGS/72

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  <p>LUCES DE DESTELLO</p>                       |  <p>SONIDO CONTINUO DE LA SEÑAL DE NIEBLA</p> |  <p>LLAMAS A BORDO</p>                               |  <p>SEÑAL DETONANTE CADA 1 MIN.</p>        |
|  <p>S.O.S.</p>                                 |  <p>"MAYDAY" POR RADIO</p>                    |  <p>BENGALA CON PARACAIDAS</p>                      |  <p>CODIGO DE SEÑALES NOVEMBER-CHARLIE</p> |
|  <p>BANDERA CUADRADA Y BOLA</p>               |  <p>MOVIMIENTO DE BRAZOS</p>                |  <p>ALARMA DE RADIO-TELEGRAFIA</p>                 |  <p>ALARMA DE RADIO-TELEFONIA</p>        |
|  <p>RADIO-BALIZA DE INDICADOR DE POSICION</p> |  <p>SEÑAL FUMIGENA</p>                      |  <p>LONA ANARANJADA CON BOLA Y CUADRADO NEGRO</p> |  <p>MARCA COLORANTE EN EL AGUA</p>       |

**SECCION V**  
**INSTRUCCIONES PARA OPERAR EMBARCACIONES MENORES**  
**EN LAS ESCLUSAS**

Las embarcaciones menores, yates y otras de esclusaje manual deberán cumplir con los siguientes requisitos:

**A.** Cuando arriben a Balboa o a Cristóbal:

1. Deberán llamar a las estaciones de comunicación para recibir instrucciones.
2. Podrán entrar al Canal y proseguir al fondeadero o amarradero sólo cuando reciban autorización de la estación de comunicaciones por el canal 12 VHF.
  - a. La estación de comunicaciones se encargará de coordinar sus movimientos para evitar conflictos con los buques en tránsito.
  - b. La estación de comunicaciones les notificará de estas restricciones.
3. Las que vayan a transitar y que hayan hecho arreglos por intermedio de sus agentes, serán abordadas por el oficial de inspección a su arribo.
4. De no tener agente, el capitán deberá llamar a la estación de comunicaciones para hacer arreglos de arqueo y ser recibido por la Autoridad. Luego, aquél deberá hacer los arreglos de tránsito y pagar los peajes requeridos. A su vez, la Autoridad deberá suministrar la información pertinente al equipo y procedimientos para el tránsito.

**B.** Las embarcaciones menores de esclusaje manual no podrán, bajo ninguna circunstancia, rebasar el Puente de las Américas yendo hacia el norte, ni las boyas 3 y 6 en la Bahía de Limón hacia el sur, si no lleva un práctico o asesor de tránsito.

**C.** Si es operado desde una cabina abierta, deberá instalarse en la misma, de permitirlo su estructura, un toldo para proteger del sol y la lluvia al práctico y a la tripulación durante el tránsito. El itinerario deberá mantenerse a pesar de las inclemencias del tiempo y, además, se proporcionarán las instalaciones sanitarias adecuadas a bordo. El incumplimiento de lo anterior podrá demorar el tránsito.

**D.** Una embarcación menor normalmente transita por las esclusas con un buque mayor y su colocación en las cámaras es generalmente la siguiente:

1. En las Esclusas de Miraflores: Con dirección hacia el norte, las embarcaciones menores entrarán a popa de los buques mayores que utilizan locomotoras; en dirección hacia el sur, las embarcaciones menores entrarán a proa de tales buques.
2. En la Esclusa de Pedro Miguel: Las embarcaciones menores podrán entrar a popa o a proa de los buques mayores remolcados por locomotoras, según indique el Maestre de la Esclusa.



3. En las Esclusas de Gatún: Las embarcaciones menores con dirección hacia el norte entrarán a proa de los buques mayores remolcados por locomotoras. Las embarcaciones menores con dirección hacia el sur entrarán a las esclusas a popa de los buques antes mencionados.
- E. Las embarcaciones menores deberán mantenerse a una distancia prudente de los buques mayores cuando estén maniobrando alrededor de las esclusas. En los casos en que las embarcaciones menores entren a las cámaras a popa de los buques, después de haber recibido sus instrucciones desde el muro central, éstas se amarrarán en el lado del muro lateral para evitar estorbar el paso a los buques mayores. Cuando estén transitando por el cauce del canal, las embarcaciones menores deberán permanecer lo más posible del lado derecho del Canal o de su banda de estribor
- F. Todas las embarcaciones menores de esclusaje manual deben tener un anda. Deben estar provistas de por lo menos cuatro cabos de amarre de longitud no menor de 38.1 metros (125 pies), de suficiente resistencia para soportar el peso de la embarcación bajo tensión y de cuatro o más defensas adecuadas que protejan la embarcación para evitar que toquen los muros de las esclusas. (Las llantas viejas de automóviles son excelentes defensas).  
**Nota:** *La División de Esclusas no proporciona cabos de amarre para las embarcaciones menores que transiten por las esclusas.*
- G. Deben haber suficientes tripulantes disponibles a bordo de las embarcaciones menores para soltar o recoger el seno de todos los cabos a medida que cambie el nivel del agua en las cámaras, y para operar la embarcación.  
**Nota:** *El personal de las esclusas que trabaja sobre los muros, solamente tiene la obligación de subir los cabos por el muro y amarrarlos al mismo.*
- H. Las máquinas de las embarcaciones menores no se deben inutilizar o volver inoperables una vez que estén en las cámaras de las esclusas; las máquinas se mantendrán disponibles en caso de que se rompan los cabos o se manipulen de manera indebida. Las embarcaciones menores se moverán de una cámara a otra por su propia propulsión. Antes de moverse, se soltarán los cabos del muro y se subirán a bordo, y se transferirán al muro de nuevo cuando la embarcación esté llegando a su posición de amarre en la próxima cámara.
- I. Se le advierte a los operarios de las embarcaciones menores que cuando las compuertas de las cámaras que dan hacia el mar o las compuertas entre cada cámara se abren, se produce una fuerte corriente que da hacia el mar, por lo que deberán tener la fuerza motriz adecuada y suficiente impulso para maniobrar debidamente en esta comente cuya fuerza varía de uno a cuatro nudos.
- J. Cuando el nivel de agua en las cámaras es elevado, se produce una agitación muy fuerte en el agua. La embarcación que esté amarrada al muro durante esta operación, deberá mantener los cabos tensos, y esforzarse por mantener la embarcación apoyada al muro ya que de lo contrario podría ser arrastrada por la turbulencia y empujada violentamente contra uno de los muros y causar daños.

- K.** Se le prohíbe a la tripulación de las embarcaciones menores desembarcar sobre los muros de las esclusas mientras la embarcación esté en tránsito.
  
- L.** La Autoridad negará el tránsito a las embarcaciones menores que no sean capaces de mantener una velocidad de 5 nudos. Sin embargo, éstas podrán ser remolcadas por una que pueda mantener dicha velocidad o hacer arreglos para ser remolcadas a su costo por una lancha de la Autoridad.

## SECCIÓN VI

### REGLAS GENERALES PERTINENTES A LAS EMBARCACIONES MENORES

Las siguientes reglas pueden variar dependiendo del tipo de la embarcación y de la actividad a la que se dedica la misma.

- A. Ninguna embarcación menor podrá ser operada cerca de los buques en tránsito. Tampoco podrá navegar a una velocidad o producir un oleaje que ponga en peligro la seguridad de éstas u otras embarcaciones, la propiedad ajena o de la Autoridad del Canal de Panamá, o la vida de personas. El incumplimiento de esta regla o cualquier otro reglamento ocasionará la revocación inmediata de la Licencia expedida y se procederá a la aplicación de las sanciones correspondientes
- B. No se deberán disparar armas de fuego de ninguna índole desde los buques que se encuentren en aguas del área del Canal.
- C. Ninguna persona podrá abordar un buque fondeado o en navegación en aguas del Canal, con o sin el consentimiento de su capitán, a excepción de los prácticos, agentes navieros y oficiales de inspección durante el desempeño de sus funciones y personas autorizadas por la Autoridad.
- D. No se tenderán redes de pesca ni otras obstrucciones dentro de las aguas navegables del Canal. Los buques de pesca o embarcaciones menores no podrán fondear para pescar ni arrastrar redes o aparejos de pesca en los fondeaderos o cauces navegables. No se permitirá que se tiendan cables, tuberías o cualquier otro tipo de objeto en ningún cauce o fondeadero, que pueda obstruir el paso de los buques, excepto cuando haya sido autorizado previamente
- E. Se prohíbe la navegación en el Corte Culebra, el Lago Miraflores, las aproximaciones a las esclusas, y el cauce del Canal. Sin embargo, se podrá cruzar el cauce cuando se navegue entre puntos situados a ambos lados de éste.
- F. Ningún barco descargará o arrojará en aguas del Canal, materia alguna que tienda a ensuciar o contaminar dichas aguas. Este requisito no se aplicará a las aguas de los servicios sanitarios, o a aquellas que se empleen para cocinar o para lavar utensilios de mesa. Todo buque, antes de llegar a los puertos de entrada del Canal, deberá deshacerse de los desperdicios que les está prohibido arrojar en aguas del Canal.
- G. Cuando se haya coordinado con la Autoridad y se lleven a cabo operaciones de buceo con fines comerciales o industriales en el Canal o en sus aguas adyacentes, se proyectará desde el atardecer hasta el amanecer, una luz roja giratoria en todo tipo de condiciones atmosféricas, desde la barcaza de buceo, o desde la embarcación que esté prestando servicio al buzo. Dicha luz será montada y tendrá una intensidad tal, que se pueda ver a una milla de distancia por lo menos. La bandera "A", del Código Internacional, de no menos de 45 centímetros (18 pulgadas) de alto y de proporciones estándar, se enarbolará en dicha embarcación durante el día, desde donde mejor se divise. En su lugar podrá emplearse una réplica rígida.

- H.** Se prohíbe el buceo recreativo en las aguas del Canal, incluso en el Corte Culebra, en el tramo a través de los lagos de Gatún y Miraflores, en los fondeaderos para cualesquiera buques, a menos que lo autorice por escrito la Autoridad. No se autorizará el buceo recreativo nocturno en ningún momento a menos de 450 metros (500 yardas) del cauce del Canal. Cuando se realicen actividades de buceo recreativo en el Canal o en sus aguas adyacentes, se enarbolará una bandera del tipo descrito en el párrafo anterior de esta regla desde la embarcación que esté prestando el servicio al buzo, de forma que sea visible desde cualquier parte; sin embargo, la bandera enarbolada para señalar el buceo recreativo, no tendrá menos de 30 centímetros (12 pulgadas) de alto y se ceñirá a las proporciones estándar.
- I.** Los buques que se aproximen o pasen por una zona en donde se esté realizando buceo, deberán reducir la velocidad lo suficientemente, a fin de no provocar aguaje o estelas peligrosas.
- J.** Las siguientes prácticas se consideran inseguras y peligrosas:
1. Operar a velocidad de deslizamiento entre nadadores y buzos.
  2. Operar a alta velocidad tan cerca de las rampas de lanzamiento y muelles para lanchas o embarcaciones menores que los oleajes o las estelas constituyan un riesgo para las personas que usan dichos lugares.
  3. Maniobrar tan cerca a los buques que están transitando que una falla de la máquina de la lancha podría poner en peligro a la lancha u obligar al buque, a maniobrar para evitar el abordaje o evitar zozobrar la lancha.
  4. Operar la lancha sin todo el equipo que se requiere.
  5. Llevar pasajeros en la proa o en otra ubicación en que estén expuestos de tal manera que obstruya la visibilidad hacia proa del operador o ponga en peligro a los pasajeros.
- K.** Se prohíbe la práctica de deportes tales como el esquí acuático, esquí de propulsión, tables de vela, hidroplanos o similares, natación y pesca con redes en los fondeaderos o puertos del Canal ni en las aguas del mismo cauce del Canal desde las boyas 1 y 2 en la entrada del sector Pacífico, hasta la entrada del Rompeolas del sector Atlántico.
- L.** Cuando un acuaplano o equipo similar, así como una lancha u otra embarcación está halando a alguna persona sobre esquí acuático, deberá llevar además del operador a un observador alerta no menor de 12 años de edad, situado en la lancha o embarcación de tal manera que pueda mantener al operador debidamente informado de todas las condiciones que podrían ser potencialmente peligrosas para la persona que se está deslizándose o para cualquier otra propiedad o persona en los alrededores. El operador dedicará toda su atención a la operación de la lancha u otra embarcación en forma segura.

- M.** No se permitirá que ninguna persona se dedique a actividades de esquí acuático o acuatizaje u otras actividades similares entre las horas del atardecer y el amanecer.
- N.** Ninguna persona podrá operar esquís acuáticos, acuaplanos o equipo similar de tal manera que ponga en peligro la vida, las extremidades, o la propiedad de cualquier persona.
- O.** No se permitirá a persona alguna esquiar, conducir un acuaplano u otras actividades similares a una distancia de 30 metros de la orilla de cualquier sitio de recreación de botes.
- P.** No se permitirá la operación de embarcaciones menores a una distancia de 30 metros de la orilla de cualquier sitio de recreación de botes a menos que sea necesaria dicha travesía para llegar o regresar de otras áreas de recreación.
- Q.** Ninguna embarcación menor podrá ser conducida por su operador si éste estuviese bajo la influencia del alcohol o de cualquier otro estupefaciente o, si éste no se encontrase en pleno dominio de sus facultades debido a los efectos de cualquier droga, aún cuando ésta fuera lícita. Lo último no se constituirá en defensa contra el cargo de infringir la presente regla.

**SECCIÓN VII**  
**EQUIPO REQUERIDO PARA LAS EMBARCACIONES MENORES**  
**DE HASTA 20 METROS DE ESLORA**

Los requisitos pueden variar dependiendo del tipo de la embarcación o la actividad que realice la misma.

- A.** Las embarcaciones con menos de 7 metros de eslora llevará el siguiente equipo de seguridad:
- 2 remos o canaletes
  - 1 pito o cualquier otro artefacto sonoro que funcione manual, bucal o mecánicamente.
  - 1 Cubo (o bomba eléctrica o manual)
  - 20 metros de cabo de Manila con un diámetro no menor de 15 mm (5/8 pulgadas) o una cuerda sintética de fuerza equivalente
  - 2 extintores de incendio aprobados, ya sea de 1-1/4 galón de tipo espuma, 4 libras del tipo C02 ó 2 libras del tipo producto químico seco, cuando el motor esté dentro del casco o uno de estos extintores cuando el motor sea de fuera de borda.
  - 1 farol combinado que muestre luz roja a babor y verde a estribor, o luces de costado individuales roja y verde
  - 1 luz de alcance o una luz blanca todo horizonte
  - 1 anda con un cable adecuado de 40 metros
  - 1 bandera roja
  - 1 linterna eléctrica de mano con luz roja
  - 1 chaleco salvavidas aprobado (USCG Tipo 1 o Tipo II), por cada persona que esté a bordo, en la operación actual. Para propósito de la inspección, deberá tener una cantidad de chalecos igual que el máximo de pasajeros anteriormente establecido
  - 1 Ejemplar del Manual para Operadores de Lanchas publicado por la Autoridad del Canal de Panamá.
- B.** Las embarcaciones de 7 metros o más, pero menores de 12 metros de eslora llevarán el siguiente equipo de seguridad:
- 1 aro salvavidas aprobado, no menor de 600 mm (24 pulgadas) de diámetro exterior, con 20 metros de cuerda sintética amarrado
  - 1 pito mecánico, audible a una distancia de por lo menos una milla
  - 1 cubo (o bomba eléctrica o manual)
  - 20 metros de cabo de Manila con un diámetro no menor de 18 mm (3/4 pulgadas) o una cuerda sintética de fuerza equivalente
  - 1 bichero
  - 3 extintores de incendio aprobados, 2 de los cuales serán de 2-1/2 galones del tipo espuma, 15 libras del tipo C02 ó 10 libras del tipo producto químico seco, y el tercero de los cuales de 1-1/4 galón del tipo espuma, 4 libras del tipo C02 ó 2 libras del tipo producto químico seco
  - 1 farol combinado que muestre luz roja a babor y verde a estribor, o luces de costado individuales roja y verde
  - 1 luz de alcance o una luz blanca todo horizonte
  - 1 anda con un cable adecuado de 40 metros
  - 1 campana para neblina no menor de 200mm (8 pulgadas) de diámetro exterior
  - 1 bandera roja

- 1 linterna eléctrica de mano con luz roja
  - 1 chaleco salvavidas aprobado (USCG Tipo 1 o Tipo II), por cada persona que esté a bordo, durante la operación actual. Para propósito de la inspección, deberá tener una cantidad de chalecos igual al máximo de pasajeros anteriormente establecido
  - 1 ejemplar del Manual para Operadores de Lanchas publicado por la Autoridad del Canal de Panamá
- C.** Las embarcaciones de 12 metros o más, pero menor de 20 metros de eslora llevarán el siguiente equipo de seguridad:
- 2 aros salvavidas aprobado, no menor de 600 mm (24 pulgadas) de diámetro exterior, con 20 metros de cuerda sintética amarrada
  - 1 pito mecánico, audible a una distancia de por lo menos una milla
  - 1 cubo (o bomba de sentina eléctrica o manual)
  - 25 metros de cabo de Manila con un diámetro no menor de 21 mm o una cuerda sintética de fuerza equivalente
  - 4 extintores de incendio aprobados, 3 de los cuales serán de 2-1/2 galones del tipo espuma, 15 libras del tipo CO2 6 10 libras del tipo producto químico seco, y el cuarto de los cuales puede ser de 1-1/4 galón del tipo espuma, 4 libras del tipo CO2 62 libras del tipo producto químico seco
  - 2 bicheros
  - 1 luz de tope blanca de 225 grados situada de manera que proyecte la luz desde la parte de adelante hasta 22.5 grados del través por la popa en cada lado
  - 1 farol combinado que muestre luz roja a babor y verde a estribor, o luces de costado individuales roja y verde
  - 1 luz de alcance blanca de 135 grados situada lo más cerca posible en la popa, situada de tal manera que proyecte la luz a 67.5 grados de la popa hacia cada banda
  - 1 anda con un cable adecuado de 40 metros
  - 1 campana para neblina no menor de 200 mm (8 pulgadas) de diámetro exterior
  - 1 linterna eléctrica de mano con luz roja
  - 1 bandera roja
  - 1 chaleco salvavidas aprobado (USCG Tipo 1 o Tipo II), por cada persona que esté a bordo, en la operación actual. Para propósito de la inspección, debe tener una cantidad de chalecos igual que el máximo de pasajeros anteriormente establecido
  - 1 ejemplar del Manual para Operadores de Lanchas publicado por la Autoridad del Canal de Panamá.
- D.** Cayucos o piraguas menores de 20 metros de eslora equipados con motores fuera de borda que estén operando en el Lago Gatún, llevarán el siguiente equipo:
- 2 remos o canaletes
  - 1 pito o cualquier otro artefacto sonoro que funcione manual, bucal o mecánicamente
  - 1 cubo (o bomba eléctrica o manual)
  - 20 metros de cabo de Manila con un diámetro no menor de 21 mm (7/8 pulgadas) o una cuerda sintética de fuerza equivalente
  - 1 linterna de mano
  - 1 salvavidas aprobado, por cada persona que esté a bordo.

- E. En casi todos los casos, la cuerda sintética es más fuerte que el cabo de Manila, por lo tanto, una cuerda sintética debe tener un diámetro menos de su correspondiente y equivalente cabo de Manila. Es decir, no hay que proveer cuerda sintética con el mismo diámetro del cabo de Manila especificado.
  - F. Las dimensiones y tamaños señalados son de estándares internacionales.
  - G. Los chalecos salvavidas, aros salvavidas y los extintores de incendio que se requieren en este anexo serán del tipo aprobado por un organismo reglamentario internacional, o el equivalente, y estarán sujetos a la aprobación del Inspector de Equipo Flotante.
- II. Los chalecos salvavidas, aros salvavidas y los extintores de incendio que se requieren en este anexo serán marcados de manera permanente con el nombre de la embarcación en que se llevan.
- 1. La bandera roja y linterna roja son para uso de emergencia para señalar que la embarcación no puede navegar o tiene otro problema y necesita ayuda. Estas señales serán usadas en lugar de las señales pirotécnicas.



**SECCIÓN VIII**  
**INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES MENORES**  
**EXPEDICIÓN DE PERMISOS PARA OPERADORES**

- A. La Junta de Inspectores Locales examinará y expedirá Licencias de Operadores de Embarcaciones Menores a los aspirantes calificados. Estas licencias serán expedidas sujetas a tales condiciones y limitaciones que haga que su expedición no obstaculice la operación, el mantenimiento, la sanidad o la protección del área del Canal.
- B. Todo aspirante de Licencias de Operadores de Embarcaciones Menores debe tener 18 años de edad o más y no tener impedimento físico ni inhabilitación alguna que lo haga propenso a causar heridas a si mismo o a otros mientras esté conduciendo una lancha.
- C. Las solicitudes de Licencias de Operadores de Embarcaciones Menores se podrán obtener en las oficinas de la Junta de Inspectores Locales. Al momento de hacer la solicitud para la licencia se somete al aspirante a un examen para determinar la agudeza de su percepción visual, o si sufre de daltonismo.
- D. Todo aspirante de Licencia para operadores de embarcaciones menores deberá cumplir con ciertos requisitos que varían de acuerdo al tipo de embarcación que va a estar operando el aspirante a la licencia (embarcación de la Autoridad del Canal, comercial o no-comercial. Estos requisitos pueden revisarse en la Junta de Inspectores. Entre ellos:
1. Asistir a una clase de Prevención de Abordajes en Aguas del Canal dictada por un instructor de la Sección de Capacitación y Desarrollo Marítimo.
  2. Presentar una demostración práctica de su pericia para operar una lancha de manera adecuada y segura en presencia de un inspector, o presentar prueba satisfactoria de tal habilidad.
  3. Aprobar un examen sobre los siguientes temas:
    - a) Reglamentos para la Prevención de Abordajes en Aguas del Canal
    - b) Equipo de Salvamento
    - c) El método adecuado de operar y navegar embarcaciones menores que llevan pasajeros.
- E. Las embarcaciones menores de 20 metros (65 pies) de eslora deberán ser certificadas o inspeccionadas anualmente por la Autoridad del Canal de Panamá. El certificado deberá especificar la cantidad de pasajeros que dicha embarcación podrá llevar y la cantidad de salvavidas, extintores de incendio y demás equipo que la embarcación debe llevar.
- F. Cualquier embarcación menor que opere en aguas del Canal deberá ser conducida sólo por personas que posean una Licencia para Operadores de Embarcaciones Menores de 20 metros (65 pies) válida y expedida por la Junta de Inspectores de la Autoridad del Canal.
- G. El Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, o la persona a quién él delegue expresamente esta facultad, aplicará las sanciones correspondientes por las
- H. violaciones que se den a estos reglamentos, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo

### WHISTLE SIGNALS

| MANEUVERING & WARNING SIGNALS   | INTERNATIONAL              | P. C. C.                   |
|---|----------------------------|----------------------------|
| <i>I am altering my course to starboard</i>   | •                          | None                       |
| <i>I am altering my course to port</i>  | ••                         | None                       |
| <i>I intend to leave you on my port hand side</i>   | None                       | •                          |
| <i>I intend to leave you on my starboard hand side</i>  | None                       | ••                         |
| <i>I intend to overtake you on your port side</i>   | None                       | ••                         |
| <i>I intend to overtake you on your starboard side</i>  | None                       | •                          |
| <i>I am operating stern propulsion</i>  | •••                        | ••••                       |
| <i>Danger signal</i>  | •••••                      | •••••                      |
| RESTRICTED VISIBILITY SIGNALS   | INTERNATIONAL              | P. C. C.                   |
| <i>Power driven vessel making way</i>   | — (int. ≤ 2 min.)          | — (int. ≤ 2 min.)          |
| <i>Power driven vessel underway but stopped and making no way</i>   | — — (int. ≤ 2 min.)        | — — (int. ≤ 2 min.)        |
| <i>Vessel not under command; Vessel restricted in her ability to maneuver; Sailing vessel; Vessel engage in towing or pushing</i> | — •• (int. ≤ 2 min.)       | — •• (int. ≤ 2 min.)       |
| <i>Last vessel towed if manned</i>  | — ••• (int. ≤ 2 min.)      | — ••• (int. ≤ 2 min.)      |
| <i>Vessel of less than 100 meters in length at anchor</i>   | Λ (int. ≤ 1 min.)          | Λ (int. ≤ 1 min.)          |
| <i>Vessel of 100 meters or more in length at anchor</i>   | Λ + ⚙* (int. ≤ 1 min.)     | Λ + ⚙* (int. ≤ 1 min.)     |
| <i>Every vessel at anchor in restricted visibility, may sound to warn approaching vessels</i>                                     | • — •                      | • — •                      |
| <i>Vessel aground less than 100 meters in length</i>  | ⊙ Λ ⊙ (int. ≤ 1 min.)      | ⊙ Λ ⊙ (int. ≤ 1 min.)      |
| <i>Vessel aground of 100 meters or more in length</i>   | ⊙ Λ ⊙ + ⚙* (int. ≤ 1 min.) | ⊙ Λ ⊙ + ⚙* (int. ≤ 1 min.) |
| CALLING OR REQUESTING SIGNALS   | INTERNATIONAL              | P. C. C.                   |
| <i>Open pipeline / pipeline is open</i>   | None                       | — •                        |
| <i>One tug</i>  | None                       | — ••• —                    |
| <i>Two tugs</i>   | None                       | — ••• — — — —              |
| <i>A launch</i>   | None                       | — • —                      |

Λ Rapid ringing of the bell for 5 seconds  
 ⊙ Three strokes on ship's bell  
 • Short blast ( 1 sec. )

⚙\* Sound of a ship's gong for 5 second  
 — Prolonged blast ( 4-6 sec. )