Guía del Marino Peruano



DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS E INFORMACIÓN

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

GUÍA DEL MARINO PERUANO

DIRECCIÓN DE INTERESES MARÍTIMOS E INFORMACIÓN

Guía del Marino Peruano
Es una publicación de la Dirección de Intereses Marítimos e Información

Contralmirante
Ernesto LERMO Rengifo
Director de Intereses Marítimos e Información

Capitán de Corbeta CC
Dolybeth HERMOZA Mori
Jefe del Departamento de Imagen Institucional

Edición
Calm. (r)
Luis EGOAGUIRRE Villacorta

Dirección de Intereses Marítimos e Información
Av. Insurgentes s/n. (Cdra. 36 Av. La Marina) La Perla, Callao
Telf.: 614-2900
Anexos: 2342 - 2337 - 2333
Web: www.marina.mil.pe

Impreso en La Imprenta de la Marina
1° Edición, marzo 2011
Lima, Perú

ÍNDICE

pág.

Introducción 7

Capítulo I

Generalidades 9

Capítulo II

Constitución Política y Fuerzas Armadas
Misión de las Fuerzas Armadas 11
Artículos relacionados con Seguridad y Defensa Nacional 12
Precedencia de los dispositivos normativos 17

Capítulo III

Símbolos de la Patria
La Bandera 19
Pabellón Nacional para izar 22
Bandera de Guerra 24
Estandarte Nacional 25
El Escudo 26
Escudo de Armas 27
Escudo Nacional 28
Gran Sello del Estado 29
Himno Nacional 30

Capítulo IV

Símbolos de la Marina de Guerra del Perú
Estandarte de la Marina de Guerra del Perú 33
Escudo de la Marina de Guerra del Perú 34
Ancla de la Marina de Guerra del Perú 35
Insignias de Honor y de Mando 38
Gallardete de Comandante de Buque 41
Jack Nacional 41

Capítulo V

Obligaciones y derechos del Personal Naval
Obligaciones específicas 44
Derechos comunes 45
Derechos específicos 46

Capítulo VI

Honores y Saludo
Honores fúnebres 48
Definición del saludo 48
Saludo entre personal militar de las Fuerzas Armadas 48
Equivalencia de grados con el Ejército Peruano, Fuerza Aérea del Perú y Policía Nacional del Perú 51

Capítulo VII

Tradiciones navales
"Mensaje a García" 55
Versos de Thomas Gray 60
Repiques de Campana 61
El Ojo Marinero 62

Capítulo VIII

Uniformes Navales
El uniforme y sus usos 66
Uso de ropa civil 67
Apariencia personal 68
La espada naval 70
La gorra 95
Los guantes 101

Capítulo IX

Valores Morales y Cortesía Naval
Principales valores morales del Personal Naval 104
Normas de buenas costumbres del Personal Naval en el servicio y fuera de él 106
Modales en la mesa 113
Costumbres y reglas importantes 113
El arte de conversar 115
Uso del teléfono 118

Capítulo X

Decálogo del Desarrollo
Conductas ejemplares 121
Conductas ejemplares básicas 121
Conductas ejemplares relacionadas con el trabajo 122
Conductas ejemplares relacionadas con los valores 123
Conducta ejemplar relacionada con el desarrollo económico 123

Capítulo XI

Don de Mando Militar
Definición 125
Rasgos característicos 125
Principios de Don de Mando 127

Capítulo XII

Liderazgo
Introducción 129
Definiciones 130
Concepto de Liderazgo 132

Capítulo XIII

Seguid su Ejemplo
Biografía de Miguel Grau Seminario 137

Capítulo XIV

Himnos Militares
Himno de la Marina de Guerra del Perú 143
Himno de la Fuerza Aérea del Perú 144
Himno del Ejército del Perú 145

Capítulo XV

Himnos Navales
Himno a Grau 146
Himno de la Fuerza de Superficie 147
Himno de la Fuerza de Submarinos 148
Himno de la Fuerza de Aviación Naval 149
Himno de la Fuerza de Infantería de Marina 150
Himno de la Fuerza de Operaciones Especiales 151
Himno del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas 152

Capítulo XVI

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes
Contenido · 153
Reglas para Prevenir Abordajes en la Mar (1972) 155

Capítulo XVII

Escala de Beaufort
Historia 205
Escala 205
Equivalencias idiomáticas 207

Capítulo XVIII

Escala de Douglas
Escala 209
Equivalencias idiomáticas 210

Capítulo XIX

Código Internacional de Señales
Generalidades 211
Letras (banderas, fonética y Código Morse) 212
Número (banderas, fonética y Código Morse) 215
Semáforo de Banderas 217

INTRODUCCIÓN

La Escuela Naval del Perú, el Instituto Superior Tecnológico Naval (CITEN) y la Escuela de Grumetes, son los centros de instrucción donde el Marino Peruano recibe su primera formación profesional y disciplinaria, en base a sólidos valores éticos y morales, para ser un experto en el arte de la guerra y, contribuir con el desarrollo del país.

La preparación militar continúa con cursos de postgrado, que proveen los conocimientos adicionales de especialización para alcanzar un alto nivel profesional, que le permita desempeñarse eficientemente durante su carrera naval.

El perfil del Marino Peruano también implica una adecuada preparación personal referida a cultura general y normas de conducta, basada en el respeto y consideración mutua, para un trato apropiado dentro y fuera del servicio, más aún; cuando vista el uniforme de la Institución en ceremonias o eventos oficiales.

La formación académica y el desarrollo personal no terminan nunca, por lo que, debe ser preocupación de los hombres y mujeres de la Marina de Guerra del Perú, su constante superación en los planos profesional y personal, a fin de afrontar con éxito los retos que la superioridad le imponga, en los cargos que les sean asignados a lo largo de su carrera y ser así, dignos ejemplos para sus subordinados.

En cuanto a la formación disciplinaria basada en normas de conducta, éstas se encuentran disponibles en los reglamentos navales, extracto de los cuales se han recopilado en la presente Guía, considerada como un manual de consulta que todo personal debe conocer y aplicar en su diaria interacción en el ámbito naval y civil. Son 217 páginas divididas en XIX capítulos con textos e ilustraciones presentados en forma didáctica para una fácil lectura.

Es imperativo que el Marino Peruano conozca y cumpla los reglamentos vigentes de la Marina de Guerra del Perú, su aplicación contribuirá a perdurar las tradiciones navales a la vez que reforzará su vocación profesional, herramientas que harán fácil su tránsito por esta hermosa institución llena de gloria a la que perteneció el Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario y en la que hoy seguimos sus pasos quienes vestimos con orgullo el azul y oro de nuestra poderosa Marina de Guerra del Perú.

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

FINALIDAD

La Guía del Marino Peruano tiene por finalidad informar al Personal Superior, Subalterno y Civil, sobre las principales normas, tradiciones, usos y costumbres de la Marina de Guerra del Perú, relacionado con una serie de aspectos profesionales y culturales que confluyen diaria y directamente en la rutina naval. Es una Guía y de ninguna manera reemplaza las reglamentaciones vigentes.

ALCANCE

A todos los integrantes de la Marina de Guerra del Perú, de manera que su estudio o cumplimiento, según sea el caso, sirva para reforzar la cohesión institucional y lograr la uniformidad del personal.

BASE LEGAL

a. Reglamento de Ceremonial Naval, RECERNAV - 13601

b. Instrucciones sobre Correspondencia Naval, ISCON - 13303

c. Reglamento de Orden Cerrado de la Marina, REOCEM -13031

d. Reglamento del Personal Superior de la Marina de Guerra del Perú, PERSUPE - 13006

e. Reglamento del Personal Subalterno de la Marina de Guerra del Perú, PERSUBA - 13007

f. Reglamento del Personal Civil de la Marina de Guerra del Perú, PERCIVI - 13008

g. Reglamento del Personal de Marinería de la Marina de Guerra del Perú, PERMAR - 13016

h. Reglamento de Uniformes para el Personal Superior de la Marina de Guerra del Perú, RUNISUP - 13002

i. Reglamento de Uniformes para el Personal Subalterno de la Marina de Guerra del Perú, RUNISUBA - 13003

CAPÍTULO II

CONSTITUCIÓN POLÍTICA Y FUERZAS ARMADAS

MISIÓN DE LAS FUERZAS ARMADAS

El Artículo 165° de la Constitución señala la Misión de las Fuerzas Armadas, en los siguientes términos:

"Las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el Artículo 137° de la Constitución".

Garantizar la independencia, significa resguardar la autonomía del Estado frente a otros Estados, de tal manera que no dependa ni sea tributario de otra potencia.

Garantizar la soberanía, es sustentar el ejercicio de la autoridad suprema por parte del pueblo y su delegación a los órganos del Estado. Es en consecuencia, asegurar que la autoridad del pueblo se ejerza de conformidad con la Constitución, impidiendo que pueda ser sustituida por elementos extraños.

Garantizar la integridad territorial, implica resguardar su unidad, impidiendo que el país pierda territorios, pasando éstos a otras naciones o convirtiéndose en los pretendidos "territorios liberados" ideados por los teóricos de la guerra terrorista y revolucionaria.

De lo anterior se deduce que la finalidad primordial de las FFAA es la defensa externa, respecto a otros países, y la defensa interna contra los elementos que traten de subvertir el orden legal. Esta finalidad se encuentra inmersa dentro del concepto de Defensa Nacional.

Los Institutos de las Fuerzas Armadas son comandados por sus respectivos Comandantes Generales, quienes dependen del Ministro de Defensa y son responsables de:

a. La preparación de sus respectivas Fuerzas.

b. El control del Orden Interno, durante Estados de Excepción, cuando lo dispone el Presidente de la República, de acuerdo al Art. 137° de la Constitución Política; y,

c. La participación de sus respectivas Fuerzas en el desarrollo económico y social del país y en la defensa civil de acuerdo a Ley, en las acciones para la pacificación nacional, lucha contra el narcotráfico y defensa de los Derechos Humanos.

ARTÍCULOS RELACIONADOS CON SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL

La Constitución Política del Perú vigente fue aprobada por el Congreso Constituyente Democrático del Perú y ratificada por el pueblo peruano en el referéndum del 31 de octubre de 1993. Consta de SEIS (6) Títulos, VEINTISÉIS (26) Capítulos, DOSCIENTOS SEIS (206) Artículos, DIECISÉIS (16) Disposiciones Finales y Transitorias y UN (1) Anexo.

ESTRUCTURA DEL ESTADO

El Título IV, referente a la Estructura del Estado, considera en su Capítulo XII los siguientes artículos relacionados con la Seguridad y Defensa Nacional:

a. El artículo 163° establece que, el Estado garantiza la seguridad de la Nación mediante el Sistema de Defensa Nacional.

   La Defensa Nacional es integral y permanente. Se desarrolla en los ámbitos interno y externo. Toda persona, natural o jurídica, está obligada a participar en la Defensa Nacional, de conformidad con la ley.

b. El artículo 164° indica que, la dirección, la preparación y el ejercicio de la Defensa Nacional se realizan a través de un sistema cuya organización y cuyas funciones determina la ley. El Presidente de la República dirige el Sistema de Defensa Nacional.

   La ley determina los alcances y procedimientos de la movilización para los efectos de la defensa nacional.

c. El artículo 165° establece que, las Fuerzas Armadas están constituidas por el Ejército, la Marina de Guerra y la Fuerza Aérea. Tienen como finalidad primordial garantizar la independencia, la soberanía y la integridad territorial de la República. Asumen el control del orden interno de conformidad con el artículo 137° de la Constitución.

d. El artículo 166° indica que, la Policía Nacional tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad.

Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras.

e. El artículo 167° establece que, el Presidente de la República es el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

f. El artículo 168° establece que, las leyes y los reglamentos respectivos determinan la organización, las funciones, las especialidades, la preparación y el empleo; y norman la disciplina de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

Las Fuerzas Armadas organizan sus reservas y disponen de ellas según las necesidades de la Defensa Nacional, de acuerdo a ley.

g. El artículo 169° establece que, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional no son deliberantes. Están subordinadas al poder constitucional.

h. El artículo 170° contempla que, la ley asigna los fondos destinados a satisfacer los requerimientos logísticos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. Tales fondos deben ser dedicados exclusivamente a fines institucionales, bajo el control de la autoridad señalada por la ley.

i. El artículo 171° indica que, las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional participan en el desarrollo económico y social del país, y en la defensa civil de acuerdo a ley.

j. El artículo 172° señala que, el número de efectivos de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional se fija anualmente por el Poder Ejecutivo. Los recursos correspondientes son aprobados en la Ley de Presupuesto.

Los ascensos se confieren de conformidad con la ley. El Presidente de la República otorga los ascensos de los generales y almirantes de las Fuerzas Armadas y de los generales de la Policía Nacional, según propuesta del Instituto correspondiente.

k. El artículo 173° establece que, en caso de delito de función, los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional están sometidos al fuero respectivo y al Código de Justicia Militar. Las disposiciones de éste no son aplicables a los civiles, salvo en el caso de los delitos de traición a la patria y de terrorismo que la ley determina.

La casación a que se refiere el artículo 141° sólo es aplicable cuando se imponga la pena de muerte.

Quienes infringen las normas del Servicio Militar Obligatorio están asimismo sometidos al Código de Justicia Militar.

l. El artículo 174° indica que, los grados y honores, las remuneraciones y las pensiones inherentes a la jerarquía de oficiales de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional son equivalentes. La ley establece las equivalencias correspondientes al personal militar y policial de carrera que no tiene grado o jerarquía de oficial.

En ambos casos, los derechos indicados sólo pueden retirarse a sus titulares por sentencia judicial.

m. El artículo 175° establece que, sólo las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional pueden poseer y usar armas de guerra. Todas las que existen, así como las que se fabriquen o se introduzcan en el país pasan a ser propiedad del Estado sin proceso ni indemnización.

Se exceptúa la fabricación de armas de guerra por la industria privada en los casos que la ley señale.

La ley reglamenta la fabricación, el comercio, la posesión y el uso, por los particulares, de armas distintas de las de guerra.

OTROS ARTÍCULOS QUE HACEN REFERENCIA A LAS FUERZAS ARMADAS

Otros artículos de la Constitución que hacen referencia a las Fuerzas Armadas son los siguientes:

a. El artículo 2° numeral 20 indica que, toda persona tiene derecho:

20. A formular peticiones, individual o colectivamente, por escrito ante la autoridad competente, la que está obligada a dar al interesado una respuesta también por escrito dentro del plazo legal, bajo responsabilidad.

Los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional sólo pueden ejercer individualmente el derecho de petición.

b. El artículo 14° entre otros aspectos establece que, la formación ética y cívica y la enseñanza de la Constitución y de los derechos humanos son obligatorias en todo el proceso educativo civil y militar.

c. El artículo 34° señala que, los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional tienen derecho al voto y a la participación ciudadana regulados por ley. No pueden postular a cargos de elección popular, participar en actividades partidarias o manifestaciones ni realizar actos de proselitismo, mientras no hayan pasado a la situación de retiro de acuerdo a ley.

d. El artículo 42° establece que, se reconocen los derechos de sindicación y huelga de los servidores públicos. No están comprendidos los funcionarios del Estado con poder de decisión y los que desempeñan cargos de confianza o de dirección, así como los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.

e. El artículo 45° indica que, el poder del Estado emana del pueblo. Quienes lo ejercen lo hacen con las limitaciones y responsabilidades que la Constitución y las leyes establecen.

Ninguna persona, organización, Fuerza Armada, Policía Nacional o sector de la población puede arrogarse el ejercicio de ese poder. Hacerlo constituye rebelión o sedición.

f. El artículo 91° numeral 4, establece que, no pueden ser elegidos congresistas si no han dejado el cargo seis meses antes de la elección:

4. Los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional en actividad.

g. El artículo 98° indica que, el Presidente de la República está obligado a poner a disposición del Congreso los efectivos de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional que demande el Presidente del Congreso.

Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional no pueden ingresar en el recinto del Congreso sino con autorización de su propio Presidente.

h. El artículo 118° numerales 14,15,16 y 23 señalan que, corresponde al Presidente de la República:

14. Presidir el Sistema de Defensa Nacional; y organizar, distribuir y disponer el empleo de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional.
15. Adoptar las medidas necesarias para la defensa de la República, de la integridad del territorio y de la soberanía del Estado.
16. Declarar la guerra y firmar la paz, con autorización del Congreso.
23. Autorizar a los peruanos para servir en un ejército extranjero.

i. El artículo 124° indica que, para ser ministro de Estado, se requiere ser peruano por nacimiento, ciudadano en ejercicio y haber cumplido veinticinco años de edad. Los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional pueden ser ministros.

j. El artículo 137° establece que, el Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Ministros, puede decretar, por plazo determinado, en todo el territorio nacional, o en parte de él, y dando cuenta al Congreso o a la Comisión Permanente, los estados de excepción que en este artículo se contemplan:

(1) Estado de emergencia, en caso de perturbación de la paz o del orden interno, de catástrofe o de graves circunstancias que afecten la vida de la Nación. En esta eventualidad, puede restringirse o suspenderse el ejercicio de los derechos constitucionales relativos a la libertad y la seguridad personales, la inviolabilidad del domicilio, y la libertad de reunión y de tránsito en el territorio comprendidos en los incisos 9, 11 y 12 del artículo 2° y en el inciso 24, apartado (f) del mismo artículo. En ninguna circunstancia se puede desterrar a nadie.

El plazo del estado de emergencia no excede de sesenta días. Su prórroga requiere nuevo decreto. En estado de emergencia las Fuerzas Armadas asumen el control del orden interno si así lo dispone el Presidente de la República.

(2) Estado de sitio, en caso de invasión, guerra exterior, guerra civil, o peligro inminente de que se produzcan, con mención de los derechos fundamentales cuyo ejercicio no se restringe o suspende. El plazo correspondiente no excede de cuarenta y cinco días. Al decretarse el estado de sitio, el Congreso se reúne de pleno derecho. La prórroga requiere de aprobación del Congreso.

k. El artículo 139° numeral 1 establece que, son principios y derechos de la función jurisdiccional:

1. La unidad y exclusividad de la función jurisdiccional.
No existe ni puede establecerse jurisdicción alguna independiente, con excepción de la militar y la arbitral.

l. El artículo 141° indica que, corresponde a la Corte Suprema fallar en casación, o en última instancia, cuando la acción se inicia en una Corte Superior o ante la propia Corte Suprema conforme a ley. Asimismo, conoce en casación las resoluciones del Fuero Militar, con las limitaciones que establece el artículo 173°.

m. El artículo 186° establece que, la Oficina Nacional de Procesos Electorales dicta las instrucciones y disposiciones necesarias para el mantenimiento del orden y la protección de la libertad personal durante los comicios. Estas disposiciones son de cumplimiento obligatorio para las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional.

PRECEDENCIA DE LOS DISPOSITIVOS NORMATIVOS

De la Constitución Política del Perú, también llamada Carta Magna y Ley de Leyes, se derivan una serie de dispositivos legales, cuya precedencia debe ser de conocimiento del Personal Naval, y es la siguiente:

a. Leyes: - Leyes.
- Decreto Legislativo.- Promulgado por el Congreso.
- Decreto Ley.- Promulgado por un gobierno de facto.

b. Decretos Supremos.- Promulgados por el Ejecutivo. Reglamentan leyes y modifican reglamentos, hasta el año 1988, pues, por Decreto Supremo N° 020-DE/SG de fecha 5 de diciembre de 1988 se determina la jerarquía y el uso de las normas de carácter administrativo a ser aplicado en el Instituto, estableciendo que las publicaciones son aprobadas por Resolución de la Comandancia General de la Marina.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 019-2009-DE/SG de fecha 3 de agosto de 2009, se determinó la jerarquía y uso de las normas de carácter administrativo que se aplicarán en los distintos órganos que integran el Ministerio de Defensa.

Finalmente, por Decreto Supremo N° 024-2009-DE/SG de fecha 19 de noviembre de 2009, se determinó la jerarquía y uso de las normas de carácter administrativo que se aplicarán en los distintos órganos del Ministerio de Defensa; asimismo, el citado Decreto deroga el Decreto Supremo N° 019- 2009-DE/SG de fecha 3 de agosto de 2009.

c. Resoluciones Supremas.- Promulgadas y firmadas por el Ministro de Estado, más la firma del Presidente de la República.

d. Resoluciones Ministeriales.- Firmadas por el Ministro de Estado.

e. Resoluciones de la Comandancia General de la Marina.- Firmadas por el Comandante General de la Marina.

f. Resoluciones Directorales.- Firmadas por los Directores correspondientes.

CAPÍTULO III

SÍMBOLOS DE LA PATRIA

DESCRIPCIÓN Y USO

El artículo 49° de la Constitución Política del Perú reconoce que "son símbolos de la patria la bandera de tres franjas verticales con los colores rojo, blanco y rojo, y el escudo y el himno nacional establecidos por ley".

LA BANDERA

La bandera de acuerdo a su uso o empleo tiene las siguientes denominaciones:

a. Bandera Nacional para Izar;

b. Pabellón Nacional para Izar,

c. Bandera de Guerra; y,

d. Estandarte Nacional.

BANDERA NACIONAL PARA IZAR



BANDERA NACIONAL

La Bandera Nacional es el máximo símbolo de la Patria. Es el nexo visible y significativo de ella y la enseña que identifica y singulariza al Perú del resto de países del mundo.

Por ser imagen de la Patria, resume en sus colores, en sus franjas y en sus pliegues el alma colectiva. Por ello es objeto de respeto y veneración.

Es vínculo de unidad nacional, capaz de infundir sentimientos colectivos en ocasiones triunfales o en momentos de infortunio. Es enseña predilecta en campañas de integración nacional, sudario para los caídos en el campo de batalla, ideal hecho símbolo, blasón de justicia, signo de promesa y juramento de esperanza en manos infantiles.

Idealmente se la defiende con ardor en la guerra y cualquier vejamen a ella se toma como ofensa a todo el país. Allí radica su carácter de símbolo, en su capacidad de concretar lo singular como propio de todos los habitantes de la colectividad nacional. Siendo emblema de la Patria, personifica su honor, su soberanía e integridad.

a. Descripción

(1) Es de forma rectangular, esta compuesta de tres franjas de igual ancho dispuestas verticalmente; una blanca al centro y dos rojas a los extremos; no lleva Escudo y está unida a la parte superior del asta por el lado de una de las franjas rojas, con cintas de color rojo o una driza de color blanco.

(2) Tiene una proporción de tres para el largo y dos para el ancho. Su tamaño será proporcional al local, campamento, buque o plaza donde debe ser izada.

b. Uso

(1) Obligatorio en los días de Fiestas Patrias y en las fechas que se ordene por ley o por decreto especial, en todos los edificios, casas, fábricas, campamentos, barcos, etc., de propiedad particular.

(2) Será enarbolada en asta al tope, salvo en los días declarados de Duelo Nacional por ley o por decreto especial del Poder Ejecutivo que disponga izarla a media asta.

(3) Los individuos e instituciones extranjeras podrán usar la bandera de sus respectivos países izándola al tope, únicamente en el día de su aniversario patrio, siempre que su país mantenga relaciones diplomáticas o consulares con el Perú. En este caso deberán izar al mismo tiempo la Bandera Peruana que tendrá las mismas dimensiones que la extranjera correspondiente y ocupará siempre el lugar preferencial o el lado derecho (Ley N° 8916 del 6 de Julio de 1939 y Decreto Ley N° 11323, del 31 de Marzo de 1950).

(4) La Bandera Nacional para izar deberá tener las medidas y proporciones siguientes (D.S. N° 007-82-CCFA. del 13 Octubre de 1982):

(a) Para edificaciones que tengan una altura de 5 metros, la bandera tendrá 0.90 m. de largo por 0.60 m. de ancho, con una asta de 1.80 m.

(b) Para edificaciones que tengan una altura entre 5 y 10 metros, la bandera tendrá 1.50 m. de largo por 1 metro de ancho, con un asta de 3 m.

(c) Para edificaciones que tengan entre 10 y 15 metros de altura, la bandera tendrá 2.10 m. de largo por 1.40 m. de ancho, con un asta de 4.20 m.

(d) Para edificaciones que tengan más de 15 metros de altura, la bandera tendrá 2.70 m. de largo por 1.80 m. de ancho, con un asta de 5.40 m.

(e) Para edificaciones donde funcionen los Ministerios que tengan un frente hasta de 50 metros, la bandera tendrá 4.20 m. de largo por 2.80 m. de ancho, con un asta de 8.40 m. y para las que tengan un frente de 50 a 100 metros, la bandera tendrá 4.80 m. de largo por 3.20 m. de ancho, con un asta de 9.60 m.

(f) La base del asta será proporcional a las dimensiones de la bandera y a la altura del asta.

(g) La base del asta estará ubicada de preferencia en la parte central superior y a un metro de distancia de la fachada del edificio.

(h) La tela para la confección de la bandera será de seda llana.

(i) El asta será pintada de color blanco.

(j) La bandera debe fijarse al asta, unida por los vértices con cintas de color rojo.

(k) La driza será de color blanco.

PABELLÓN NACIONAL PARA IZAR



PABELLÓN NACIONAL

a. Descripción

Es la Bandera Nacional, principal símbolo de la Patria, que lleva al centro de su franja blanca el Escudo de Armas, símbolo del Estado soberano (Ley del 25 febrero 1825, Ley N° 8916 del 6 julio de 1939 y Decreto Ley N° 11323 del 31 marzo de 1950).

Su tamaño dependerá de la longitud del asta por utilizar y será proporcional a la altura y frente del local, campamento, buque o plaza donde será izado.

b. Uso

(1) Su izamiento es obligatorio:

(a) Los días domingos y feriados o cuando se ordene por ley o decreto especial, de 0800 a 1800 horas, en los edificios del Estado.

(b) Todos los días de 0800 a 1800 horas en las instalaciones del Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional (cuarteles, bases, escuelas, puestos fronterizos, etc.).

(c) En las unidades y dependencias de la Marina de Guerra se izará diariamente a 0800 horas y se arriará a la puesta del sol.

(2) Será enarbolado en el asta y al tope, salvo en los días declarados de duelo nacional por ley o por decreto especial del Poder Ejecutivo que disponga izarlo a media asta.

(3) Podrá también ser enarbolado en la basílica de Nuestra Señora de la Merced, Patrona de las Armas de la República y Gran Mariscala del Perú.

c. Normas

(1) El Pabellón Nacional debe recibir los honores el mayor tiempo posible al tope del asta. Por consiguiente, la maniobra de izado debe hacerse rápidamente y la de arriado en forma lenta.

(2) Para el izado y arriado, el pabellón convenientemente doblado será llevado por la persona designada, debiendo descansar en las palmas de sus manos a la altura del pecho.

(3) La persona designada para izar o arriar el pabellón lo hará sin prenda de cabeza y después de haberlo izado se colocará en un sitio conveniente efectuando el saludo mientras duren los honores. El pabellón en ningún momento deberá tocar el piso o la cubierta.

(4) El personal que participa activamente en el izado y arriado del pabellón, en cualquier circunstancia, vestirá uniforme del día, formará dando frente al asta del pabellón y presentará armas durante el acto.

(5) La banda de músicos o el corneta tocará la "Marcha de Banderas" hasta que el pabellón llegue al tope del asta. Cuando no haya banda de músicos o corneta, los toques correspondientes serán efectuados por los contramaestres con honores de pito.

(6) Durante los honores al pabellón, el personal que se encuentre en las inmediaciones saludará reglamentariamente, permaneciendo en esa posición mientras dure el acto. El que está en vehículos detendrá su movimiento y descenderá del mismo, ejecutando el saludo; si está en ropa de civil adoptará la posición de atención.

(7) Para izar el pabellón a media asta se izará primero al tope, arriándolo en seguida a media asta. Si ya estuviera izado, se arriará a media asta.

(8) Para arriar el pabellón estando a media asta, se izará primero al tope, arriándolo en seguida. Todos estos actos se harán rindiendo los honores prescritos.

(9) Los domingos y feriados asistirá a honores todo el personal que no se encuentre cubriendo facción de guardia; al término del izamiento del pabellón se cantará el Himno Nacional y luego el Oficial al mando dará la voz de ¡VIVA EL PERU! y todos los presentes exclamarán con voz fuerte y clara ¡VIVA!

BANDERA DE GUERRA



BANDERA DE GUERRA

a. Descripción

(1) Es la Bandera Nacional que lleva al centro de su franja blanca el Escudo Nacional.

(2) Será de seda llana y tendrá de largo 1.40 m. y de ancho 0.93 m. El asta será de color guinda oscuro, con regatones y moharra de bronce; tendrá una longitud de 2.10 m.

La hoja o lengüeta de la moharra será de cuatro filos y medias cañas de 0.18 m. de largo sin crucetas.

El Escudo que llevan estas Banderas, ocupará un espacio de 0.42 m. en sus lados mayores y 0.31 m. de anchura.

(3) Las Banderas de Guerra llevarán una inscripción debajo del Escudo que indique el arma, nombre y número de la Unidad, según el caso. (Decreto Supremo del 23 de Junio de 1953).

b. Uso

(1) Exclusivo y obligatorio en las Unidades de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional.

(2) Sólo debe ostentar premios y condecoraciones conferidos por acciones de armas (Decretos del 31 de Diciembre de 1923 y Decreto Supremo del 23 de Junio de 1953).

(3) En todas las Comandancias y Unidades Operativas de la Marina de Guerra del Perú; excepto Comandancias de Base, Estaciones Navales y otras de igual o menor jerarquía, que presten exclusivamente apoyo logístico.

ESTANDARTE NACIONAL



ESTANDARTE NACIONAL

a. Descripción

(1) Es el Pabellón Nacional, portado en su asta (portátil). El asta es de las mismas características que la de la Bandera de Guerra.

(2) La tela y dimensiones son las mismas de la Bandera de Guerra (Decreto Ley N° 11323 del 31 de Marzo de 1950 y Decreto Supremo del 23 de Junio de 1953).

b. Uso

(1) Obligatorio en todos los centros oficiales de enseñanza u oficializados y en organizaciones oficiales distintas a las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú.

(2) Será usado en las siguientes Unidades y Dependencias de la Marina de Guerra del Perú:

(a) Estado Mayor General de la Marina.
(b) Inspectoría General de la Marina.
(c) Comandancias Generales.
(d) Direcciones Generales.
(e) Dirección General de Educación de la Marina.
(f) Comandancias de Zonas Navales.
(g) Escuela Naval del Perú.
(h) Escuela Superior de Guerra Naval.
(i) Instituto Superior Tecnológico Naval, (CITEN).
(j) Escuela de Sanidad Naval.
(k) Escuela de Grumetes.
(l) Escuela de Guerra de Superficie.
(m) Escuela de Submarinos.
(n) Escuela de Aviación Naval.
(o) Escuela de Infantería de Marina.
(p) Escuela de Operaciones Especiales.
(q) Escuela de Operaciones Ribereñas.

(3) Está permitido a las instituciones particulares de carácter cívico, religioso, gremial, deportivo, etc., previa autorización del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, siempre que su modelo y uso no contravengan las disposiciones establecidas sobre los Símbolos de la Patria (Decreto Ley 11323 del 31 marzo de 1950).

(4) No está permitido añadirle flecos de cualquier color o material en los bordes y no debe estar cubierto con plástico ni ningún otro material.

EL ESCUDO

a. Descripción

El Escudo es símbolo de la soberanía del Estado Peruano. Tiene una forma especial, cuya proporción es de cuatro para el alto y tres para el ancho y una línea transversal que separa el campo inferior de los dos superiores que serán de igual tamaño; (Ley del 25 de febrero de1825); está dividido en TRES (3) campos: uno azul al lado derecho superior en la cual está impresa la figura de una vicuña mirando al interior, otro blanco en el lado izquierdo superior

en el cual está impresa la figura del árbol de la quina y otro rojo en la parte inferior más grande que los anteriores en el cual está impresa la cornucopia derramando monedas; las tres figuras impresas en los campos representan la riqueza del Perú en los reinos naturales.

b. Uso

El Escudo de acuerdo a su uso o empleo tiene las siguientes denominaciones:

(1) Escudo de Armas.

(2) Escudo Nacional.

(3) Gran Sello del Estado.

ESCUDO DE ARMAS



ESCUDO DE ARMAS

a. Descripción

Este símbolo lleva en su parte superior céntrica un timbre constituido por una corona cívica cerrada de encina, que representa el máximo galardón que la Patria otorga a quienes sacrifican su vida por ella, como lo hicieran nuestros héroes, próceres y mártires. En el mundo de la cultura greco-cristiana, al cual pertenece el Perú, la encina es símbolo de fuerza y duración. A los costados del Escudo y entrelazadas en la parte inferior, lleva dos ramas, una de palma a la derecha y otra de laurel a la izquierda. La rama de palma simboliza la obtención de la paz, meta codiciada de toda sociedad civilizada; la rama de laurel la luz de la victoria y la gloria en la guerra. La cinta con los colores nacionales, que junta a ambas ramas y las amalgama, representa los valores que sustentan el ordenamiento de nuestra sociedad.

b. Uso

Es parte integrante del Pabellón Nacional y del Estandarte Nacional, así mismo, se acuña en el anverso de las monedas o billetes nacionales, timbres fiscales, papel sellado, estampillas, etc.

ESCUDO NACIONAL



ESCUDO NACIONAL

a. Descripción

Es similar al Escudo de Armas, con la diferencia que en vez de las ramas de laurel y palma, lleva a cada lado un Estandarte y una Bandera unidos y entrelazados en la parte inferior (Artículo 1° Ley del 25 de febrero de 1825 y Decreto Ley 11323 del 31 de marzo de 1950).

b. Uso

(1) Distintivo del Perú en embajadas, legaciones y consulados en el extranjero.

(2) En las fachadas de los edificios públicos y centros educativos.

(3) Como parte integrante de la Bandera de Guerra.

(4) En la insignia de honor del Presidente de la República.

(5) En el interior de las oficinas estatales y en las aeronaves oficiales.

GRAN SELLO DEL ESTADO



GRAN SELLO DEL ESTADO

a. Descripción

Es el Escudo Nacional con la inscripción circular "REPÚBLICA DEL PERÚ" en su parte superior (Ley del 25 de febrero de 1925, Decreto Ley 11323 del 31 de marzo de 1950 y Ley 24615 del 19 de diciembre de 1986).

b. Uso

Obligatorio en la documentación oficial de todas las reparticiones estatales (Decreto Ley 11323 del 31 de marzo de 1950).

HIMNO NACIONAL

a. Descripción

Es el emblema sonoro de la Patria. Es una composición poética y musical adoptada al inicio de la República, destinada a perpetuar la heroica gesta del pueblo del Perú con la que se logró romper el dominio español. Es una joya histórica y por ello debe conservar su integridad y carácter que le imprimieron sus autores y el propio pueblo peruano, recogiendo el mensaje de los fundadores de la República.

La letra del Himno Nacional, de acuerdo a la Ley N° 1801 del 26 de febrero de 1913, es la siguiente:



CORO

Somos libres, seámoslo siempre
y antes niegue sus luces el Sol,
que faltemos al voto solemne
que la Patria al eterno elevó.

ESTROFAS

I

Largo tiempo el peruano oprimido
la ominosa cadena arrastró;
condenado a una cruel servidumbre
largo tiempo en silencio gimió.
Más apenas el grito sagrado
¡Libertad! en sus costas se oyó,
la indolencia de esclavo sacude,
la humillada cerviz levantó.

II

Ya el estruendo de broncas cadenas
que escuchamos tres siglos de horror,
de los libres al grito sagrado
que oyó atónito el mundo, cesó.
Por doquier San Martín inflamado,
libertad, libertad, pronunció,
y meciendo su base los Andes
la anunciaron, también, a una voz.

III

Con su influjo los pueblos despiertan
y cual rayo corrió la opinión;
desde el itsmo a las tierras del fuego
desde el fuego a la helada región.
Todos juran romper el enlace
que natura a ambos mundos negó,
y quebrar ese cetro que España,
reclinaba orgullosa en los dos.

IV

Lima, cumple ese voto solemne,
y, severa, su enojo mostró,
al tirano impotente lanzando,
que intentaba alargar su opresión.
A su esfuerzo saltaron los grillos
y los surcos que en sí reparó,
le atizaron el odio y venganza
que heredara de su Inca y Señor.

V

Compatriotas, no más verla esclava
si humillada tres siglos gimió,
para siempre jurémosla libre
manteniendo su propio esplendor.
Nuestros brazos, hasta hoy desarmados
estén siempre cebando el cañón,
que algún día las playas de Iberia
sentirán de su estruendo el terror.

VI

En su cima los Andes sostengan
la Bandera o pendón bicolor,
que a los siglos anuncie el esfuerzo
que ser libres, por siempre nos dio.
A su sombra vivamos tranquilos,
y al nacer por sus cumbres el Sol,
renovemos el gran juramento
que rendimos al Dios de Jacob.

Por disposición de la Comandancia General de la Marina, se dispuso entonar la primera y sexta estrofa del Himno Nacional.

CAPÍTULO IV

SÍMBOLOS DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

ESTANDARTE DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ



ESTANDARTE
DE LA MARINA
DE GUERRA DEL PERÚ

a. Descripción

Es una bandera en forma rectangular, portátil, en su asta, con el Escudo de la Marina de Guerra del Perú. Será de tela de pana de color azul marino con ribetes de cinta en hilo de oro metálico de 14 mm., sin flecos; tendrá 1.40 m. de largo y 0.93 m. de ancho. El Escudo será bordado en hilo de oro y estará superpuesto en el centro de la bandera, de manera similar al Escudo Nacional de la Bandera de Guerra.

El asta será de color guinda oscuro, con regatones y moharras de bronce; tendrá una longitud de 2.10 m.

b. Uso

En la oficina de las siguientes Autoridades Navales:

(1) Comandante General de la Marina.

(2) Jefe del Estado Mayor General de la Marina.

(3) Inspector General.

(4) Comandos Generales.

(5) Directores Generales.

(6) Comandos de Zona Naval.

En la Ceremonia Central del "Glorioso Combate Naval de Angamos" y "Día de la Marina de Guerra del Perú". (El Estandarte a usarse en esta oportunidad será el de la Sala de Banderas de la Escuela Naval del Perú).

ESCUDO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ



a. Toda reproducción de igual, mayor o menor tamaño, deberá hacerse por el procedimiento fotomecánico, con el fin de conservar el diseño original.

Este trabajo será efectuado únicamente por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.

b. Empleo de Colores:

(1) Cuando se confeccione en fundición, sea oro, plata, cobre o hierro, deberá hacerse íntegramente del mismo material, no debiendo darse ningún color a los campos del Escudo Nacional.

(2) Cuando se imprima, podría ser: en oro y negro; todo azul; y todo negro. (Según modelos R-1, R-2 y R-3).



MODELO R-1



MODELO R-2



MODELO R-3

(3) Cuando se pinte a brocha o soplete (duco), podrá ser en colores planos como sigue: negro sobre base gris; negro sobre base blanca, azul sobre base blanca; y amarillo oro sobre base blanca, negra o azul. (Según modelos P-1, P-2, P-3, P-4, P-5 y P-6).



MODELO P-1



MODELO P-2



MODELO P-3



MODELO P-4



MODELO P-5



MODELO P-6

(4) Los campos del Escudo Nacional únicamente irán a colores en la Bandera de la Marina.

ANCLA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

a. Toda reproducción de igual, mayor o menor tamaño, deberá hacerse por el procedimiento fotomecánico, con el fin de conservar el diseño original.

Este trabajo será efectuado únicamente por la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina.

b. Empleo de las Anclas:

El ancla patrón de la Marina de Guerra del Perú es el modelo A-1. El ancla patrón y los modelos R-2 y P-2, R-3 y P-3, R-4 y P-4 se usarán como sigue (Lámina L-2):

(1) R-2 y P-2 cuando el cabo pueda afectar un dibujo que entrelace el Ancla.

(2) R-3 y P-3 cuando en escudos, dibujos o similares lleve el sol.

(3) R-4 y P-4 se usará en igual forma que el R-3 y P-3 pero en los casos que el cabo pueda afectar un dibujo que entrelace con el Ancla.

(4) R-5 y P-5 se usarán cuando se desee que la palabra "NAVAL" no sobresalga de la abertura de los brazos del Ancla.

(5) R-6 y P-6 se usarán para las calcomanías de 12 cm. de alto.

(6) L-1 y L-2 se usarán en los estampados de uniformes de deportes y buzos, de acuerdo a la necesidad. (L-1 para uso en el país, L-2 en el extranjero).

Se recomienda emplear el modelo afinado, modelo J-1, para trabajos de joyería.

c. Empleo de Colores:

(1) Para imprimir se usarán los modelos R-1, R-2, R-3, R-4 y R-6 y los colores podrán ser: en oro tramado con negro, en azul, en negro, sobre fondo blanco.

(2) Cuando se pinte a brocha, o a soplete (duco), se usarán los modelos P-1, P-2, P-3, P-4, P-5 y P-6. Los colores en plano podrán ser: negro sobre fondo gris, negro sobre fondo blanco; amarillo sobre fondo blanco; azul sobre fondo blanco y amarillo oro sobre fondo negro y sobre fondo azul.

(3) Cuando se confeccione en fundición, sea oro, plata, cobre o hierro, deberá hacerse íntegramente del mismo material; no deben mezclarse los metales.

ANCLAS MODELO OFICIAL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ



ANCLA PATRÓN A-1



MODELO R-1



MODELO R-2



MODELO R-3



MODELO R-4



MODELO R-5



MODELO R-6



MODELO P-1



MODELO P-2



MODELO P-3



MODELO P-4



MODELO P-5



MODELO P-6



MODELO J-1



MODELO L-1



MODELO L-2

INSIGNIAS DE HONOR Y DE MANDO

a. Descripción

Las Insignias de Honor y de Mando se izan a bordo de buques y dependencias, al tope del palo mayor, para indicar la presencia de una autoridad que ejerce mando militar con el objeto de que se le reconozca como tal y se le rindan los honores correspondientes a su rango, grado o jerarquía.

Las insignias serán de seda o lanilla, tendrán 1.50 m. de largo por 1 m. de ancho, los colores serán fijados por las Instituciones Armadas a excepción de la del Presidente de la República que será totalmente blanca.

Las dimensiones de las insignias para los vehículos serán de 0.45 por 0.30 m.

b. Autoridades a las que les corresponde insignia:

(1) Presidente de la República.

(2) Ministro de Defensa.

(3) Jefe del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas.

(4) Comandante General de la Marina.

(5) Vicealmirantes, Contralmirantes, Capitanes de Navío con Autoridad y/o Mando en la Marina de Guerra del Perú y Comandantes de División con grado menor al de Capitán de Navío.



INSIGNIA DEL
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA



INSIGNIA DEL
MINISTRO DE DEFENSA



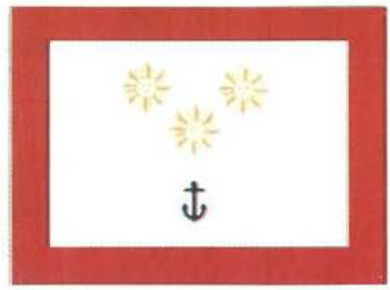
INSIGNIA DEL JEFE DEL
COMANDO CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS



INSIGNIA DEL
COMANDANTE GENERAL DE LA MARINA



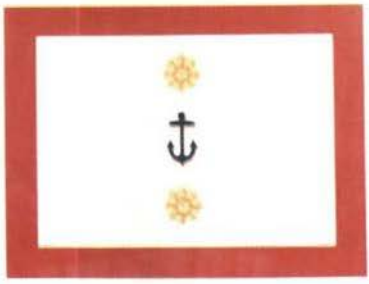
INSIGNIA DEL JEFE DEL
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA MARINA



INSIGNIA DE
VICEALMIRANTE



INSIGNIA DE CONTRALMIRANTE
COMANDO DE COMANDANCIAS OPERATIVAS O EQUIVALENTES, ZONAS NAVALES Y CARGO DE DIRECTORES GENERALES



INSIGNIA DE CONTRALMIRANTE
COMANDANTE DE FLOTILLA O EQUIVALENTE



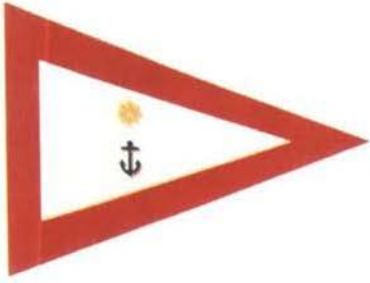
INSIGNIA DE CONTRALMIRANTE
QUE NO ESTAN EN LAS CLASIFICACIONES ANTERIORES



INSIGNIA DE CAPITÁN DE NAVÍO
CON MANDO DE FLOTILLA O EQUIVALENTE, GRUPO O EQUIVALENTES EN COMANDANCIAS OPERATIVAS



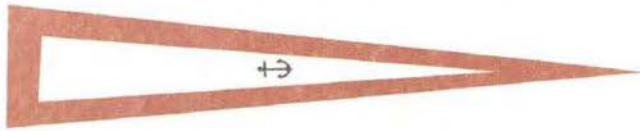
INSIGNIA DE CAPITÁN DE NAVÍO
COMANDANTE DE BUQUE Y DE AQUELLOS QUE NO ESTAN EN LA CLASIFICACIÓN ANTERIOR



INSIGNIA DE COMANDANTE
DE FLOTILLA O EQUIVALENTE CON GRADO MENOR A CAPITÁN DE NAVÍO

No corresponde su uso a Oficiales de grado menor al de Capitán de Navío; con excepción de aquellos Oficiales que ejerzan Comando de División.

GALLARDETE DE COMANDANTE DE BUQUE



a. Descripción

Es el que lleva o porta todo buque de la Marina de Guerra del Perú al mando de un Oficial nombrado como Comandante, con el grado menor a Capitán de Navío; será de color blanco con una franja roja de 0.10 m. en todo su perímetro, llevará en el centro una ancla en posición horizontal de color negro de 0.25 m., tendrá las siguientes proporciones: largo 7 m. y ancho 1 m.

b. Uso

Se iza al tope del palo mayor.

JACK NACIONAL



a. Descripción

El Jack Nacional es el distintivo de buque operativo y consiste de una bandera cuadrada blanca, cuyo perímetro tiene una franja roja de 1/10 del ancho y en cuyo centro está el Escudo de Armas en la proporción de 1/3 del ancho.

b. Será izado o arriado cuando se ize o arríe el Pabellón Nacional. Al zarpe o arribo del buque, se arriará e izará simultáneamente con el cambio de Pabellón Nacional.

No será izado por buques cuando se encuentren en reparación o en dique, o en faena de combustible o explosivos.

CAPÍTULO V

OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL PERSONAL NAVAL

OBLIGACIONES COMUNES

Son obligaciones comunes del Personal Naval:

a. Mantener incólume el honor y majestad de los Símbolos Patrios, el decoro de la Marina y esforzarse en contribuir al progreso y prestigio de la Marina de Guerra del Perú.

b. Conocer, observar y respetar la Constitución Política del Perú, las Leyes y Reglamentos que rigen la vida de la República y de la Marina de Guerra, en todos los actos del servicio y fuera de él.

c. Respetar al Superior y obedecer las órdenes que de él reciba. El Superior es responsable de las órdenes que dé y el Subalterno responsable de la ejecución de las órdenes recibidas. El Subalterno informará al Superior del cumplimiento de las órdenes o de los motivos que le impidieron cumplirlas.

d. El Superior es responsable de mantener el respeto y la obediencia que le son debidas.

e. El saludo militar del Subalterno al Superior es obligatorio, e igualmente la respuesta al mismo por parte del Superior.

f. Mantener la disciplina y el orden, así como velar por el bienestar, moral, preparación, eficiencia y presentación del personal a sus órdenes.

g. Respetar los derechos y exigir el cumplimiento de las obligaciones del Subalterno.

h. Informar toda situación que pueda comprometer la Seguridad Nacional, o en particular la Seguridad Naval.

i. Observar las leyes y cortesías del país donde se encuentre, sea por razones del servicio o en forma particular.

j. Usar correctamente el uniforme de acuerdo a lo establecido en las reglamentaciones vigentes y en la presente Guía.

k. Vestir de civil en forma decorosa y de acuerdo al prestigio que le corresponde mantener como miembro de la Marina de Guerra.

l. Utilizar correctamente, de acuerdo a la ley y reglamentaciones, los bienes y valores confiados a su administración.

OBLIGACIONES ESPECÍFICAS

Son obligaciones específicas del Personal Naval:

a. Desempeñar eficientemente el empleo al que ha sido designado.

b. Conocer profunda y cabalmente el cargo al cual ha sido asignado, así como la organización y características generales de la Unidad o Dependencia.

c. Conocer y cumplir doctrinas, reglamentos, normas y dispositivos que regulen las actividades de la Unidad o Dependencia en que presta servicios.

d. Conocer las obligaciones y funciones del Superior a quien le correspondería relevar.

e. Controlar la conservación, limpieza, arranchado y operatividad del material a su cargo.

f. Solicitar autorización por escrito y por conducto regular, al Director General del Personal de la Marina, vía Comando, para prestar servicios remunerados en entidades ajenas a la Institución, informando la razón social y actividad de la empresa, modalidad del contrato de trabajo, labor a desempeñar y horario de trabajo.

Asimismo, deberá acompañar una declaración jurada especificando que las actividades a efectuar sean compatibles con su condición de miembro de la Marina de Guerra del Perú y no interfiere en el horario de labor de la Institución; asimismo, no involucra material del Estado, ni implica riesgo a su seguridad física y que asume personalmente cualquier responsabilidad y/o accidente proveniente del ejercicio de dicha labor.

Dicha autorización deberá renovarse cada DOS (2) años para cada caso. Todo cambio o cese en los servicios deberá ser informado siguiendo el trámite establecido en el presente Inciso.

En los casos de prestación de servicios de carácter eventual siempre y cuando éstos no representen perjuicio al servicio y a la Institución, solicitará la autorización correspondiente al Director

General del Personal de la Marina, consignando los datos generales a la labor a efectuar por un período de DOS (2) años, renovables.

El Personal Naval Calificado y Especialista en Inteligencia y los que laboran en la Dirección de Inteligencia de la Marina, órganos de Inteligencia de las Unidades y Dependencias de la Institución, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y de los organismos del Sector Defensa, están prohibidos de trabajar, laborar, prestar servicios permanentes o eventuales en actividades de inteligencia a favor de personas naturales o jurídicas.

El incumplimiento a lo establecido en el párrafo anterior será considerado como falta grave, lo que ocasionará el sometimiento al procedimiento sancionador administrativo y/o judicial correspondiente.

g. Conocer por sus nombres y por los cargos que desempeñan, a las siguientes personas de la Unidad o Dependencia donde presta servicios:

   (1) Al Comando y al Segundo en Comando.

   (2) Al Jefe inmediato y a los superiores a él en la línea de mando.

   (3) A todos los Oficiales.

h. Procurará conocer en el más breve plazo a sus subalternos, especialmente a los que le están subordinados directamente, esforzándose en formarse una idea precisa de su preparación profesional, conducta, condiciones militares y modalidades de carácter, a fin de que desarrollen funciones de acuerdo a sus aptitudes; corregir sus defectos e informar al Superior acerca de sus cualidades.

DERECHOS COMUNES

Son derechos comunes del Personal Naval:

a. Recibir un trato justo del Superior.

b. Recibir la preparación necesaria para su desempeño profesional;

c. Percibir las remuneraciones que le correspondan por su grado y empleo. No hay ni puede haber empleo honorífico o no remunerado.

d. Recibir los honores, reconocimientos y distinciones correspondientes a su categoría, grado y empleo.

e. Gozar de 30 días de vacaciones anuales, obligatorias e irrenunciables, así como de permisos ordinarios, extraordinarios y/o licencias de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

f. Participar en los procesos de selección para seguir estudios de capacitación o Post-Grado en el país o en el extranjero, conforme a los requisitos que se establezcan.

g. Ser promovido al grado inmediato superior, cuando reúna los requisitos para el ascenso y ocupe vacante.

DERECHOS ESPECÍFICOS

Son derechos específicos del Personal Naval:

a. Ser destinado al empleo que corresponda a su grado, y no a uno de menor jerarquía.

b. No ser separado del empleo o del servicio sino por causas que indique la Ley de Situación Militar y de acuerdo con las disposiciones especificadas en las reglamentaciones vigentes.

c. Los grados, honores y pensiones militares son dados de por vida, constituyen un derecho del Personal Naval y no pueden serles retirados sino por sentencia judicial y en los casos determinados por ley.

d. Ser escuchado por el Superior por la aplicación de una sanción.

e. Obtener a su solicitud, el cambio de su situación militar en un plazo máximo de treinta (30) días, salvo que se le deniegue por los casos especificados en la Ley de Situación Militar.

f. Solicitar audiencia a cualquier Autoridad Naval, siguiendo el conducto regular, la misma que deberá serle concedida en un plazo no mayor de 72 horas de presentada su solicitud.

g. Tener conocimiento de sus calificaciones de ascenso y demás calificaciones y/o evaluaciones que sobre él se efectúen; excepto aquellas relacionadas con la Foja de Notas y Conceptos del Personal Subalterno.

CAPÍTULO VI

HONORES Y SALUDO

GENERALIDADES

a. Se denomina Honores al ceremonial tributado al Santísimo, símbolos patrios, a las personas representativas de la Nación y de la Marina de Guerra del Perú, en ejercicio de sus funciones o en reconocimiento a haberlas ejercido, como muestra de respeto a la autoridad; así como a autoridades extranjeras acreditadas en el país y en visita oficial.

b. Los honores y ceremonias reglamentados en la Marina de Guerra del Perú se basan en costumbres y acuerdos, que en muchos de los casos también son comunes a otras marinas del mundo. El detalle y procedimiento para rendir honores a las autoridades en ceremonias oficiales se encuentran contemplados en el "Reglamento de Ceremonial Naval", RECERNAV-13601, y hay que tener presente que son válidos tanto para Unidades como para Dependencias, ya que éstas últimas se consideran como buques para los efectos de rendir honores.

c. Los organismos responsables de emitir la directiva de detalle para las ceremonias dispondrán lo conveniente a fin de tener especial cuidado en que el personal de Oficiales, Cadetes, Técnicos Supervisores, Técnicos, Oficiales de Mar, Alumnos y Personal de Marinería, sean cuidadosamente seleccionados en cuanto a talla, presencia, porte militar, disciplina, etc., a fin de garantizar una correcta presentación.

d. Los Comandos que tengan como dotación las Bandas de Guerra y de Músicos, desarrollarán permanentemente programas de entrenamiento riguroso, particularmente en lo referente a desplazamiento y evoluciones, tal y conforme se especifica en el "Reglamento de Ceremonial y Protocolo de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional", RFA-12-01-11305.

Se insistirá de manera especial en el aspecto personal y uniformidad de movimientos, así como en la presentación de los instrumentos y marcialidad en la ejecución de las marchas e himnos.

HONORES FÚNEBRES

a. Siendo deber del Estado honrar, en caso de deceso, a sus servidores, así como a los representantes extranjeros acreditados en el país, se rendirán honores fúnebres a los restos mortales de éstos, de acuerdo a lo prescrito en el Reglamento Funerario Naval-13607.

DEFINICIÓN DEL SALUDO

Se denomina Saludo al ceremonial institucional que implica una muestra de mutuo respeto. Es, además, el acto básico de cortesía, buenos modales y disciplina.

INTERCAMBIO DE SALUDO

a. Se intercambian saludos entre:

(1) Buques de la Marina de Guerra.

(2) Pabellones con Escolta.

(3) Buque y Plaza a la que se arriba.

(4) Personal de las Fuerzas Armadas.

b. El saludo intercambiado entre buques, pabellones, plazas y oficiales extranjeros, seguirán las mismas pautas que con sus similares nacionales.

c. El detalle y procedimiento para el Saludo entre buques, pabellones y plazas, se encuentran contemplados en el "Reglamento de Ceremonial Naval", RECERNAV-13601.

SALUDO ENTRE PERSONAL MILITAR DE LAS FUERZAS ARMADAS

a. El menos antiguo saludará primero, y a la fórmula del saludo dirá a continuación "señor" o el grado. (Buenos días señor, Buenas tardes Comandante).

b. El Superior devolverá obligatoriamente el saludo del Subalterno.

c. En formación no se saluda ni se devuelve saludo. La persona al mando es la única que saluda, poniendo en atención a la formación en caso necesario. Esta disposición no incluye los saludos que contemplan los procedimientos de revista y otros.

d. Se saludará militarmente a las autoridades civiles a quienes corresponda recibir honores, en cualquier circunstancia en que se les reconozca.

e. Se saludará a oficiales de las Fuerzas Armadas de países amigos, en tanto se les reconozca.

f. El saludo se efectuará hasta a una distancia de 30 pasos, aproximadamente.

g. Procedimiento:

(1) El saludo militar, estando uniformado y con prenda de cabeza, se ejecuta levantando su mano derecha agudamente hasta que la punta del índice toque la parte inferior de su sien, ligeramente a la derecha del ojo. La parte superior del brazo paralela al suelo, los dedos extendidos y juntos, la palma hacía abajo y haciendo una línea recta desde la punta del dedo medio con el codo. El saludo termina bajando su mano al costado (lado) en un movimiento limpio. Evite palmear su pierna. Es importante que mantenga su cabeza y ojos hacía la persona que saluda.

(2) El saludo militar nunca debe hacerse al paso ligero, siempre se efectuará a paso sin compás, a paso redoblado o a pie firme, no debiendo durar la posición del saludo militar menos de dos, ni más de cinco segundos.

(3) El saludo militar a pie firme se efectuará de la siguiente manera:

(a) Seis pasos antes de que el Superior cruce al Subalterno, éste tomará la posición de atención.

(b) Dos pasos antes, el Subalterno hará el saludo al frente mirando al Superior.

(c) Cuando el Superior haya sobrepasado el lugar de ubicación del Subalterno y luego de contestado el saludo, éste volverá la cara al frente y dará por terminado el saludo.

(4) El saludo con armas se efectuará, si estuviera descansada, llevando el arma sobre el hombro y mirando al Superior.

(5) Para el saludo militar en ceremonias se tendrá en cuenta lo siguiente:

(a) El maestro de ceremonias se aproximará al emplazamiento a paso redoblado, y seis pasos antes de la ubicación del Superior que preside la ceremonia, tomará la posición de atención y efectuará el saludo militar respectivo, solicitando el permiso para el inicio de la ceremonia.

(b) El oficial que preside la ceremonia devolverá el saludo y autorizará el inicio de la ceremonia, efectuando el saludo dentro del tiempo establecido en el sub-inciso (3) del presente inciso.

(c) El maestro de ceremonias, obtenida la autorización volverá a efectuar el saludo al frente y solicitará autorización para retirarse, dirigiéndose luego a su emplazamiento para continuar con el desarrollo del programa establecido.

(6) El saludo militar sobre la marcha se hará de la siguiente manera;

(a) Seis pasos antes de cruzarse con el superior se continuará al paso sin compás o se tomará el paso redoblado en el caso de los cadetes de la Escuela Naval del Perú, alumnos del Instituto Superior Tecnológico Naval - CITEN, y reclutas de la Escuela de Grumetes.

(b) A tres pasos ejecutará el saludo al frente mirando al Superior y volteando la cara al lado correspondiente.

(c) Al llegar a la altura del Superior y luego de contestado el saludo, volverá la cabeza al frente y bajará la mano, normalizando el paso en el caso de los cadetes, alumnos y reclutas.

EQUIVALENCIA DE GRADOS CON EL EJÉRCITO PERUANO, FUERZA AÉREA DEL PERÚ Y POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

MARINA DE GUERRA DEL PERÚ	EJÉRCITO PERUANO	FUERZA AÉREA DEL PERÚ	POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
Almirante	Gral. de Ejército	Gral. del Aire	----------
Vicealmirante	Gral. de División	Tte. Gral.	Tte. Gral. PN.
Contralmirante	Gral. de Brigada	Mayor Gral.	General PN.
C. de N.	Coronel	Coronel	Coronel PN.
C. de F.	Tte. Coronel	Comandante	Comandante PN.
C. de C.	Mayor	Mayor	Mayor PN.
Tte. 1ro.	Capitán	Capitán	Capitán PN.
Tte. 2do.	Teniente	Teniente	Teniente PN.
A. de F.	Subtte.o Alférez	Alférez	Subtte. ó Alférez PN.
TS1.	Téc. Jefe Superior	Téc. Superior	Sub-Oficial Superior
TS2.	Técnico Jefe	Técnico Inspector	Sub-Oficial Brigadier
T1.	Técnico 1ra.	Técnico 1ra.	Sub-Ofic. Téc. de 1ra.
T2.	Técnico 2da.	Técnico 2da.	Sub-Ofic. Téc. de 2da.
T3.	Técnico 3ra.	Técnico 3ra.	Sub-Ofic. Téc. de 3ra
OM1.	Sub-Oficial 1ra.	Sub-Oficial 1ra.	Sub-Oficial de 1ra.
OM2.	Sub.Oficial 2da.	Sub.Oficial 2da.	Sub-Oficial de 2da.
OM3.	Sub-Oficial 3ra.	Sub-Oficial 3ra.	Sub-Oficial de 3ra.
Cabo 1°	Sargento 1ro.	Sargento 1ro.	----------
Cabo 2°	Sargento 2do.	Sargento 2do.	----------
Marinero	Cabo	Cabo	----------
Grumete	Soldado	Avionero	----------

CAPÍTULO VII

TRADICIONES NAVALES

ANTECEDENTES DEL "MENSAJE A GARCÍA"

Generaciones de Oficiales y Tripulantes han recibido durante su carrera naval "Mensajes a García", es decir órdenes a veces difíciles de cumplir, ya sea por falta de recursos, de personal o de tiempo, pero que gracias a su capacitación, decisión y determinación, entre otras cualidades y virtudes, cumplían siempre sin dudas ni murmuraciones, logrando el objetivo sin más recompensa que la satisfacción del deber cumplido.

A continuación se transcribe un resumen del origen del famoso "Mensaje a García", así como el texto completo del mismo, escrito en el año 1899, que debe servir a las generaciones presentes y futuras para afirmar su vocación de servicio.

La historia registra que Calixto García Iñiguez era un abogado y general del Ejército Cubano que asumió el mando de la insurrección contra la dominación española, luchando por la independencia de Cuba desde antes de 1895.

En el mes de febrero de 1898, la explosión y hundimiento del crucero acorazado estadounidense "Maine", en el puerto de La Habana, origina que Estados Unidos de América intervenga en el conflicto declarando la guerra a España.

El entonces Presidente William McKinley le escribe una carta al General García ofreciéndole su apoyo pero le informaron que éste era poco menos que imposible de encontrar para poder entregarle el documento porque andaba emboscado por los montes, así es que le recomendaron al Teniente del Ejército Andrew S. Rowan como el hombre más indicado para intentar cumplir el importante encargo de entregar la misiva. Rowan aceptó, diciendo solamente "denlo por hecho", y completó la misión, siendo su acción determinante para lograr, el mismo año, el dominio norteamericano y la derrota de España.

BEST SELLER

El hecho histórico narrado en el párrafo anterior, sirvió de inspiración para que Elbert Hubbard, nacido en Illinois en 1856, filósofo, publicista, novelista, ensayista y biógrafo, escribiera un artículo que, sin querer, se convertiría

en poco tiempo en un "best seller" alrededor del mundo. Hubbard falleció en el año 1915 pero antes, en el año 1913, debido al éxito del relato, cuenta cómo es que se difunde el "Mensaje a García":

"Esta pequeña narración, un *Mensaje a García* - fue escrita en una sola hora, por la tarde después de la comida. Esto sucedió, el 22 de febrero de 1899, día en que se conmemora el natalicio de Washington. La edición correspondiente al mes de marzo de la revista *Philistine* iba a entrar en prensa.

Nació como brote entusiasta de mi corazón, escrito después de un día en que había agotado mis fuerzas indolentes, para que abandonasen su estado comatoso por una actividad radial.

Pero la verdadera inspiración brotó al calor de la discusión, mientras bebía una taza de té con mi hijo Bert, quien sostenía que el verdadero héroe de la Guerra de Cuba había sido Rowan, quien, por si solo, había realizado la más importante hazaña; había llevado el *Mensaje a García*.

Fue una idea inspiradora. Mi hijo tenía razón, porque efectivamente había sido un verdadero héroe el realizador de aquella hazaña, el haber llevado el *Mensaje a García*. Me levanté y escribí el relato.

Tan poco importante me pareció el artículo así realizado, que lo publiqué sin título. Salió la edición y en breve vinieron peticiones por mayor número de ejemplares de la edición de marzo de *Philistine*; una docena, cincuenta, cien. Cuando la Compañía de Noticias Americanas pidió mil ejemplares, pregunté a mis ayudantes cual era el artículo que había conmovido en tal forma al público. Era el artículo sobre García.

Al día siguiente George H. Daniels, del Ferrocarril Central de Nueva York, nos mandó el siguiente telegrama: *Coticen precio cien mil ejemplares de artículo Rowan en forma de folleto, con un anuncio del Empire State Express al final y digan que fecha pueden entregarlos.*

Contesté dando el precio y añadí que entregaríamos los folletos en dos años. Nuestros talleres eran entonces muy pequeños y cien mil folletos nos parecían una enormidad.

El resultado fue que hube de autorizar al señor Daniels para que reimprimiera el artículo como quisiera. Así fue que se imprimió un millón de ejemplares, en forma de folleto.

Por dos o tres veces más los reprodujo el señor Daniels, en cantidades de medio millón y más de doscientos periódicos y revistas lo reprodujeron también. Posteriormente fue traducido a todas las lenguas.

Cuando el Señor Daniels distribuía el *Mensaje a García*, estaba aquí el Príncipe Hilakoff, Director de los Ferrocarriles de Rusia. Era huésped del Ferrocarril Central de Nueva York y el señor Daniels lo acompañó en su viaje a través del país. El príncipe vio el artículo y se interesó por él, probablemente no por otra cosa que por estarlo distribuyendo en tan grande escala el señor Daniels. Sea de ello lo que se quiera, cuando regresó a su país, lo hizo traducir al ruso y dio un ejemplar a cada uno de sus empleados

Otros países siguieron el ejemplo y de Rusia paso a Alemania, a Francia, a España, a Turquía, al Indostán y China.

Durante la guerra entre Rusia y el Japón, cada soldado llevaba consigo un ejemplar del *Mensaje a García*. Los japoneses encontraron estos folletos en manos de los prisioneros y, pensando que tenían algún mérito, los tradujeron al japonés. Y por orden del Mikado se dio un ejemplar a cada empleado del gobierno japonés, civil o militar".

Un "Mensaje a García" ha sido impreso, pues, en más de cuarenta millones de ejemplares, suma que jamás ha alcanzado publicación alguna.

EL ARTÍCULO

"Hay en la historia de Cuba un hombre que destaca en mi memoria como Marte en Perihelio.

Al estallar la guerra entre los Estados Unidos y España, era necesario entenderse con toda rapidez con el jefe de los revolucionarios de Cuba.

En aquellos momentos este jefe, el general García, estaba emboscado en las espesuras de las montañas, nadie sabía donde. Ninguna comunicación le podía llegar ni por correo ni por telégrafo. No obstante, era preciso que el presidente de los Estados Unidos se comunicara con él. ¿Qué debería hacerse?.

Alguien aconsejó al Presidente: *Conozco a un tal Rowan que, si es posible encontrar a García, lo encontrará*. Buscaron a Rowan y le entregó la carta para García.

Rowan tomó la carta y la guardó en una bolsa impermeable, sobre su pecho, cerca del corazón.

Después de cuatro días de navegación dejó la pequeña canoa que le había conducido a la costa de Cuba. Desapareció por entre los juncales y después de tres semanas se presentó al otro lado de la isla; había atravesado a pie un país hostil y había cumplido su misión de entregar a García el mensaje del que era portador.

No es el objeto de este artículo narrar detalladamente el episodio que he descrito a grandes rasgos. Lo que quiero hacer notar es lo siguiente: McKinley le dio a Rowan una carta para que la entregara a García, y Rowan no preguntó:

- ¿En donde lo encuentro?-

Verdaderamente aquí hay un hombre que debe ser inmortalizado en bronce y su estatua colocada en todos los colegios del país.

Porque no es erudición lo que necesita la juventud, ni enseñanza de tal o cual cosa, sino la inculcación del amor al deber, de la fidelidad a la confianza que en ella se deposita, del obrar con prontitud, del concentrar todas sus energías; hacer bien lo que se tiene que hacer. Llevar un *Mensaje a García*.

El general García ha muerto; pero hay muchos otros Garcías en todas partes. Todo hombre que ha tratado de llevar a cabo una empresa para la que necesita la ayuda de otros, se ha quedado frecuentemente sorprendido por la estupidez de la generalidad de los hombres, por su incapacidad o falta de voluntad para concentrar sus facultades en una idea y ejecutarla.

Ayuda torpe, craso descuido, despreciable indiferencia y apatía por el cumplimiento de sus deberes; tal es y ha sido siempre la rutina. Así, ningún hombre sale adelante, ni se logra ningún éxito si no es con amenazas y sobornando de cualquier otra manera a aquellos cuya ayuda es necesaria. Lector amigo, tu mismo puedes hacer la prueba.

Te supongo muy tranquilo, sentado en tu despacho y a tu alrededor seis empleados dispuestos todos a servirte. Llama a uno de ellos y hazle este encargo:

- Busque, por favor, la enciclopedia y hágame un breve memorándum acerca de la vida del Correggio -.

¿Esperas que tu empleado con toda calma te conteste: *Si, señor*, y vaya tranquilamente a poner manos a la obra?

¡Desde luego que no!. Abrirá desmesuradamente los ojos, te mirará sorprendido y te dirigirá una o más de las siguientes preguntas:

- ¿Quién fue? -

- ¿Cuál enciclopedia? -

- ¿Eso me corresponde a mí? -

- Usted quiere decir Bismarck, ¿no es así? -

- ¿No sería mejor que lo hiciera Carlos? -

- ¿Murió ya? -

- ¿No sería mejor que le trajera el libro para que usted mismo lo buscara? -

- ¿Para qué lo quiere usted saber? -

Apuesto diez contra uno, a que después de haber contestado a tales preguntas y explicado como hallar la información que deseas y para que la quieres, tu dependiente se marchará confuso e irá a solicitar la ayuda de sus compañeros para *encontrar a García*. Y todavía regresará después para decirte que no existe tal hombre. Puedo, por excepción, perder la apuesta; pero en la generalidad de los casos, tengo muchas probabilidades de ganarla.

Si conoces la ineptitud de tus empleados, no te molestarás en explicar a tu *ayudante*, que Correggio se encuentra en la letra C y no en la K. Te limitarás a sonreír e irás a buscarlo tu mismo.

No parece sino que es indispensable el dudoso garrote y el temor a ser despedido el sábado más próximo, para retener a muchos empleados en sus puestos.

Cuando se solicita un taquígrafo, de cada diez que ofrezcan sus servicios, nueve no sabrán escribir con ortografía y algunos de ellos considerarán este conocimiento como muy secundario.

¿Podrá tal persona redactar una carta a García?.

¿Ve usted este tenedor de libros?

Me decía el administrador de una gran fábrica.

- Sí, ¿por qué? -

Es un gran contador, pero si le confío una comisión, sólo por casualidad la desempeñará con acierto. Siempre tendré el temor de que en el camino se detenga en cada cantina que encuentre y cuando llegue a la Calle Real, haya olvidado completamente lo que tenía que hacer.

¿Crees, querido lector, que a tal hombre se le puede confiar un *Mensaje para García*?.

A últimas fechas es frecuente escuchar que se excita nuestra compasión para los enternecedores lamentos de los desheredados, esclavos del salario, que van en busca de un empleo. Y esas voces, a menudo, van acompañadas de maldiciones para los que están *arriba*.

Nadie compadece al patrón que envejece antes de tiempo por esforzarse inútilmente para conseguir que el aprendiz chambón ejecute bien un trabajo. Ni nos ocupamos del tiempo y paciencia que pierde en educar a sus empleados para que estén en aptitud de realizar su trabajo, empleados que flojean en cuanto vuelve la espalda.

En todo almacén o fábrica se encuentran muchos zánganos, y el patrón se ve obligado a despedir a sus émpleados todos lo días, pero no lo hacen porque la probabilidad de reemplazarlos con otro holgazán es la realidad; también impiden los reglamentos y la burocracia, los sindicatos, etc.

Esta es invariablemente la historia que se repite en tiempos de abundancia. Pero cuando por efecto de las circunstancias, escasea el trabajo, el jefe tiene oportunidad de escoger cuidadosamente y de señalar la puerta a los ineptos y a los holgazanes.

Por propio interés, cada patrón procura conservar lo mejor que encuentra; es decir, a aquellos que pueden llevar un *Mensaje a García*.

Conozco un individuo que se halla dotado de cualidades y aptitudes verdaderamente sorprendentes; pero que carece de la habilidad necesaria para manejar sus propios negocios y que es absolutamente inservible para los demás.

Sufre la monomanía de que sus jefes lo tiranizan y tratan de oprimirlo. No sabe dar órdenes, no quiere recibirlas.

Si se le confía un *Mensaje a García*, probablemente contestaría: *llévelo usted mismo*.

Actualmente este individuo recorre las calles en busca de trabajo, sin más abrigo que un deshilachado saco por donde el aire se cuela silbando. Nadie que lo conozca accede a darle empleo. A la menor observación que se le hace monta en cólera y no admite razones; sería preciso tratarlo a puntapiés, para sacar de él algún partido.

Convengo de buen grado en que un ser tan deforme, bajo el punto de vista moral, es digno cuando menos de la misma compasión que nos inspira un lisiado físicamente. Pero en medio de nuestro filantrópico enternecimiento, no debemos olvidar derramar una lágrima por aquellos que se afanan al llevar a cabo una gran empresa; por aquellos cuyas horas de trabajo son ilimitadas, pues para ellos no existe el silbato; por aquellos que a toda prisa encanecen, a causa de la lucha constante que se ven obligados a sostener contra la mugrienta indiferencia, la andrajosa estupidez y la negra ingratitud de los empleados que, si no fuera por el espíritu emprendedor de estos hombres, se verían sin hogar y acosados por el hambre.

¿Son demasiado severos los términos en que acabo de expresarme? Tal vez sí.

Pero cuando todo mundo ha prodigado su compasión por el proletario inepto, yo quiero decir una palabra de simpatía hacia el hombre que ha triunfado, hacia el hombre que, luchando con grandes obstáculos, ha sabido dirigir los esfuerzos de otros, y después de haber vencido, se encuentra con que lo que ha hecho no vale nada; solo la satisfacción de haber ganado su pan.

Yo mismo he cargado la portaviandas y trabajo por el jornal diario; y también he sido patrón de empresa, empleado *ayuda* de la misma clase a que me he referido, y sé bien que hay argumentos por los dos lados.

La pobreza en si, no reviste excelencia alguna. Los harapos no son recomendables ni recomiendan por ningún motivo. No son todos los patrones rapaces y tiranos, ni tampoco todos los pobres son virtuosos.

Admiro de todo corazón al hombre que cumple con su deber, tanto cuando está ausente el jefe, como cuando está presente. Y al hombre

que con toda calma toma el mensaje que se le entrega para García, sin hacer tontas preguntas, ni abrigar la aviesa intención de arrojarlo en la primera atarjea que encuentre, o de hacer cualquier otra cosa que no sea entregarlo, jamás encontrará cerrada la puerta, ni necesitará armar huelgas para obtener un aumento de sueldo.

Esta es la clase de hombres que se necesitan y a la cual nada puede negarse.

Son tan escasos y tan valiosos, que ningún patrón consentiría en dejarlos ir. A un hombre así se le necesita en todas las ciudades, pueblos y aldeas, en todas las oficinas, talleres, fábricas y almacenes. El mundo entero clama por él, se necesita, ¡ urge... el hombre que pueda llevar un *Mensaje a García* !".
Elbert Hubbard

ANTECEDENTES DE LOS VERSOS DE THOMAS GRAY

Thomas Gray fue un escritor y poeta inglés que vivió entre 1716 y 1771, responsable de una corta pero selecta poesía que lo convirtió en uno de los hombres más eruditos de su época y considerado precursor de los poetas del romanticismo. A este poeta se le atribuye la autoría de una serie de versos que ilustran las normas de gobierno de embarcaciones en el mar. A pesar de que Thomas Gray escribió estas estrofas hace más de 200 años, aún son importantes para las naves y sus dotaciones, que deben conocer y memorizar estos versos para realizar una buena navegación y evitar colisiones o choques con otros barcos, sobre todo en las noches o en situación de neblina, cuando la ausencia de luz hace que las maniobras en el mar sean más complicadas y peligrosas.

VERSOS

I

Si ambas luces de un vapor,
por la proa has avistado,
debes caer a estribor,
dejando ver tu encarnado.

II

Si da verde con el verde
o encarnado con su igual,
entonces nada se pierde,
sigue su rumbo cada cual.

III

Si a estribor ves colorado,
debes con cuidado obrar,
cae a uno u otro lado,
para o manda ciar.

IV

Si acaso por tu babor,
la verde se deja ver,
sigue avante, ojo avizor,
débese el otro mover.

V

Está siempre vigilante,
y ten presente además,
si hay peligro por delante,
modera, para o da atrás.

Además, hay un par de versos marineros que también están atribuidos a Thomas Gray:

"Buque que a otro alcanza,
gobernará sin tardanza."

"Entre un vapor y un velero,
maniobra siempre el primero.*"
(* Excepto cuando el velero alcanza)

ANTECEDENTES DE LOS REPIQUES DE CAMPANA

Esta tradición se remonta a la época en que no existían los relojes cronométricos y el registro de las horas era llevado con relojes de arena. Al voltear el reloj de arena, aproximadamente cada media hora, se efectuaba el toque de campana.

REPIQUES DE CAMPANA

Los repiques de campana constituyen toques que indican las horas exactas en las unidades y dependencias, y se efectúan de acuerdo al siguiente horario:

a. 0600, 1000, 1400 y 1800 horas, DOS (2) campanadas dobles.

b. 0700, 1100, 1500 y 1900 horas, TRES (3) campanadas dobles.

c. 0800, 1200, 1600 y 2000 horas, CUATRO (4) campanadas dobles.

d. 0900, 1300, 1700 y 2100 horas, UNA (1) campanada doble.

En Año Nuevo se darán CUATRO (4) repiques de campana a 0000 horas. También se usarán repiques de campana en los casos establecidos para zafarranchos de incendio, auxilio exterior, señales de niebla y otros.

EL OJO MARINERO

La expresión "Ojo Marinero" tiene un sentido mucho más amplio que el de atribuir cierta habilidad visual a una persona. El ojo humano es deficiente en el mar. En las grandes extensiones de agua las distancias a los objetos no pueden determinarse con referencia a otros porque generalmente estos últimos no existen. En alta mar las distancias se pueden calcular con referencia al horizonte, pero aun marinos muy experimentados cometen grandes errores al hacer estos cálculos. Sin ayuda alguna, el ojo aún del más experto marino, es con frecuencia errático.

"Ojo Marinero" es más bien una expresión que indica ser competente en el mar. Indica entendimiento y buen juicio con respecto a las cosas del mar. El Comandante que tenga la reputación de tener buen "Ojo Marinero" es aquel que coordina todos los informes a su alcance sobre la situación, con el conocimiento íntimo de su buque y sus características, tomando sus decisiones de acuerdo con el mejor sentido marinero. Este sentido es una combinación de inteligencia, conocimiento de los buques y del mar y un entendimiento de los factores que intervienen en la maniobra.

A pesar de las cualidades especiales que se puedan exigir a un Oficial, la verdadera fuente de su reputación está en su habilidad de mando en el mar.

Uno puede llegar a ser el mejor Oficial de Comunicaciones o Armamento, pero cuando se comienzan a contar anécdotas de grandes oficiales, las más sobresalientes son las que refieren la reputación de un Oficial como maniobrista.

Un Comandante puede tener muchos defectos, pero si en verdad es el que manda en su buque y lo dirige con habilidad, llegará a tener una buena reputación en el corazón de su dotación. La habilidad para maniobrar es el denominador común de todos los verdaderos oficiales

navales. Es la medida final en experiencia marinera y es el símbolo universal de mérito que califica a un Oficial como verdadero marino.

El buque en sí toma su reputación, en gran parte, de la habilidad con que le maniobran. Un buque puede tener una buena moral, puede tener gran reputación en artillería, puede ser el mejor de la Escuadra en la operación del CIC, o puede ser una maravilla en cuanto a la eficiencia de su sistema de propulsión, pero estos triunfos llegan al conocimiento sólo de unos pocos individuos. Un buque que tenga fama por sus excelentes maniobras, siempre reúne un grupo de admiradores cuando va a hacer un atraque o fondeo y a su Comandante se le considera como el héroe extraoficial del puerto. Por el contrario, un buque que tenga fama de hacer maniobras deficientes o malas, siempre es el blanco del sarcasmo y las críticas de los otros buques. Al hacer un atraque, dicho buque será saludado por gritos tales como: ¡Defensas por babor! o ¡Cuidado que ahí viene de nuevo!. Su dotación tendrá que defender la dudosa reputación de su inexperto Comandante. Su Comandante tendrá que sufrir la indiferencia que se otorga al que no tiene mucha habilidad. Buen sentido marinero y habilidad para maniobrar son los símbolos distintivos navales, mediante los cuales un Oficial puede demostrar su capacidad.

Sin embargo, la maniobra es un arte que no se puede llegar a dominar por imitación. Uno puede observar a un experto hacer cientos de atraques perfectos, pero a no ser que el observador conozca los principios empleados, no podrá imitar la tarea. No existen dos maniobras iguales. Siempre existe una diferencia en el viento, la corriente o en la ejecución de una orden, y un maniobrista debe tener habilidad para valorizar estas diferencias y estar preparado para hacer las correcciones necesarias.

La maniobra no se puede enseñar mediante el ejemplo solamente. Aunque es muy interesante observar cómo un experto resuelve sus problemas de maniobra bajo ciertas condiciones, nunca podríamos encontrar otro caso en el cual se reunieran exactamente las mismas condiciones. La simple explicación de "qué" fue lo que hizo, no es de utilidad para la solución de nuestro problema, a no ser, que se tenga un claro entendimiento del "por qué" se hizo tal o cual cosa.

Llegamos a la conclusión, que la mejor preparación para la buena ejecución de maniobras, es la combinación de un conocimiento de los principios básicos, con la suficiente experiencia en el mar, para poder valorizar la situación correctamente. Ni una experiencia amplia, ni un conocimiento teórico por profundo que sea, serán por sí solos suficientes para ejecutar una buena maniobra, sino que el experto maniobrista debe poseer ambos para desarrollar el "Ojo Marinero".

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

CAPÍTULO VIII

UNIFORMES NAVALES

GENERALIDADES

Una buena impresión depende generalmente de la apariencia personal. El Personal Naval es entrenado durante sus años de formación para tener cuidado de su presentación y su persona y este entrenamiento deberá ser observado permanentemente. La primera apariencia puede ser uno de los hechos más importantes de su vida. Es imposible predecir qué día, a qué hora será el momento más importante, o qué reunión casual pueda llevarlo a que sea aceptado o rechazado por una persona de gran valor para uno.

El Personal Naval enfrenta un problema doble con relación a la ropa. Esto es debido a que posee dos vestimentas, la de servicio y la de civil.

En el caso de la vestimenta militar, es importante que mantenga su uniforme, gorra, guantes, botones y otros accesorios doradas, en condiciones impecables; sus zapatos deben estar relucientes y sus otras prendas navales en buen estado.

En el caso de la vestimenta civil, hay que recordar que ante todo uno es miembro de la Marina de Guerra del Perú, y que como tal sus amistades y familiares lo conocen. Es por ello que así como se viste el uniforme en forma impecable,debe uno procurar vestir de civil adecuadamente en toda ocasión, ya que esto es un fiel reflejo del cuidado y esmero que uno tiene siempre en su presentación personal.

Por lo general, las ropas de civil baratas resultan más caras debido a que duran menos y tienen que reemplazarse antes de lo esperado, por lo que, las mejores ropas son aquellas de buena calidad, color adecuado y de buena confección. Los colores como el gris, azul-gris, azul oscuro, marrón, son los mejores para vestimenta de hombres. En el caso de las mujeres se usarán además otros colores o combinación de colores no llamativos o extremos en color o diseño. El mismo tono conservador es importante en todos los demás artículos del vestuario.

Para el caso del Personal de Marinería al vestir de civil deberán usar la mejor vestimenta con que cuentan en función de sus recursos económicos.

SIGNIFICADO DEL UNIFORME Y USOS

a. Significado

El uniforme con sus distintivos, sirve para identificar al Personal Naval; así como determinar las Categorías, Grados y Clasificación al que pertenece y, denota por lo tanto la autoridad y responsabilidad impuesta por Ley para el personal que lo usa.

Nuestro aspecto y apariencia personal, en todos los uniformes que vestimos, deben ser motivo de orgullo, pues nos identifica, además, como ciudadanos uniformados que representamos a la Marina de Guerra del Perú y a nuestro país. Esto es algo que debemos considerar y tener en mente todos los días, ya sea estando en servicio o fuera de él.

b. Usos

(1) Las tallas de los uniformes asignados por la Institución deben estar de acuerdo con la contextura física del personal que los usa, por lo que, debe ser preocupación del Personal Naval entallar aquellos uniformes que no sean exactamente de su medida.

(2) Los uniformes deben ser mantenidos escrupulosamente limpios y sin arrugas, con los dorados brillantes, libres de manchas y corrosiones.

(3) Especial atención merecen los distintivos, insignias, condecoraciones, medallas, cintillos y accesorios, que también deben estar en impecables condiciones.

(4) La gorra y la cristina deben estar en perfecto estado de conservación y se llevarán puestas, sin inclinación alguna, en todo lugar abierto, excepto cuando se lleve cinta para arrastrar duelo o se cargue ataúd. Estando de servicio y con armas conservará puesta la gorra cuando ingrese a una oficina o cámara, siempre que lo haga por razones del mismo servicio.

(5) Cuando se usen gemelos y/o prendedor de corbata con el uniforme, éstos serán del tipo "Naval", el prendedor no debe ser visible.

(6) Los artículos como lapiceros, llaveros, pañuelos, peines, pipas, etc. deberán llevarse de manera que no sean visibles al exterior del uniforme; y,

(7) El teléfono celular solamente se llevará en los uniformes alternos. Se portará al lado derecho de la cintura y ligeramente hacia atrás.

c. Prohibiciones en el Uso de los Uniformes

(1) Está prohibido el uso de alhajas, excepto reloj de pulsera, sortija de promoción de los centros de instrucción de la Marina de Guerra y anillo matrimonial.

(2) Está prohibido el uso de anteojos protectores de sol, cuando se use uniforme en ceremonias.

(3) Está prohibido mantener las manos en los bolsillos, así como fumar, consumir alimentos y bebidas cuando se esté caminando entre un lugar y otro. El hacerlo denota una completa falta de amor propio y desprestigia al uniforme que usamos. El superior siempre deberá exigir al subalterno el cumplimiento de esta norma en particular.

d. Descripción de los uniformes para el Personal Naval

Las regulaciones, clasificación y descripción de los distintos uniformes que utiliza el Personal Naval, así como de los distintivos, insignias, condecoraciones, medallas, cintillos, accesorios y prendas especiales, se encuentran debidamente reglamentadas en el "Reglamento de Uniformes para el Personal Superior de la Marina de Guerra del Perú", RUNISUP-13002, y en el "Reglamento de Uniformes para el Personal Subalterno de la Marina de Guerra del Perú", RUNISUBA-13003, los cuales deben ser de conocimiento y permanente consulta por parte del Personal Naval con el fin de lograr la uniformidad en el modo de vestir al estar en servicio.

AUTORIZACIÓN DE USO DE ROPA CIVIL

a. El Personal Naval podrá usar ropa civil al ingresar y salir de las unidades y dependencias de la Marina de Guerra.

b. Cuando se vista ropa civil, deberá asegurarse que su ropa y

apariencia personal sean apropiadas para la ocasión y que no desmerezca ni desacredite la imagen de la Marina de Guerra del Perú.

c. Ninguna prenda naval deberá ser usada cuando se vista de civil.

APARIENCIA DEL PERSONAL NAVAL MASCULINO

a. La cara debe estar cuidadosamente afeitada. El bigote, si se usa, deberá ir recortado y sin excentricidad alguna, no debiendo pasar de la comisura de los labios. La barba sólo podrá usarse en igual forma, con autorización del Comando o en razón de mediar circunstancias especiales, tales como casos de enfermedad, condiciones de clima y otras similares que lo hagan recomendable.

b. Cuando por razones de enfermedad se autorice el uso de barba, no podrá transitar uniformado por la calle.

c. El cabello deberá mantenerse siempre corto, limpio y ordenado. Debe estar bien recortado en los costados y atrás, manteniendo una disminución gradual en longitud desde arriba de la cabeza, de modo que los cabellos superiores no tengan una longitud mayor de 80 mm.

d. Las patillas largas y voluminosas están prohibidas y no deben pasar de la parte inferior del trago de la oreja.

APARIENCIA DEL PERSONAL NAVAL FEMENINO

a. Cabello

(1) El cabello deberá mantenerse limpio, bien peinado y arreglado. Al vestir el uniforme, el cabello deberá estar recogido en forma cuidadosa y amarrado con una redecilla de color negro. El cabello no debe mostrarse en la frente al usar la gorra ni extenderse bajo las cejas cuando se quite la prenda de la cabeza.

(2) Están permitidos los peinados tipo corto, recortado antes del borde inferior del cuello y otros tipos de peinados, pero ninguno que impida el normal uso de la gorra o cristina y afecte la buena presentación del personal femenino.

(3) El uso de trenzas, colas de caballo, dos colas, media cola, cordones hechos con el cabello, están prohibidos. Las puntas de los cabellos que están sujetos no pueden sobresalir libremente.

(4) Para el uso de cabello teñido, el color debe parecer natural y complementar el aspecto total de la persona.

(5) No está permitido el uso de cabello postizo ni multicolor.

b. Ornamentos de Cabello

(1) Cuando se usen no deberán presentar riesgos a la seguridad. No está autorizado el uso de vinchas, cintas, ligas, broches, hebillas, peinetas o ganchos llamativos.

(2) Como máximo podrán utilizarse DOS (2) ganchos tipo "clip" de color similar al cabello.

c. Cosméticos

(1) Los cosméticos deben aplicarse en tal forma que los colores guarden relación con el color de la piel y realcen las características naturales.

(2) El maquillaje exagerado es incompatible con el uniforme y no debe utilizarse. Debe evitarse el aspecto artificial, los colores de los lápices de labios deben ser conservadores y complementar el uniforme, no deben utilizarse pestañas postizas cuando se vista uniforme.

d. Uñas

Las uñas no deben exceder de 6 mm. de largo, medida desde la yema del dedo. El color del esmalte debe ser compatible con el color de la piel.

e. Joyas

El uso de alhajas o joyas no deben presentar un riesgo a la seguridad y su uso en el uniforme será de acuerdo a lo siguiente:

(1) Anillos; está autorizado el uso de UN (1) anillo por mano.

(2) Aretes; UN (1) arete por oreja (en el pallar) sólo tipo botón o perla pequeña, de color blanco.

(3) Collar, gargantilla, cadenas; se puede utilizar sólo uno y no debe ser visible.

(4) Reloj pulsera y brazaletes; sólo se puede usar uno de cada uno.

f. Ojos

Se podrá usar lentes de contacto debiendo ser del mismo tono de ojos.

LA ESPADA NAVAL

Se debe tener en cuenta las siguientes consideraciones Básicas:

a. Entiéndase por regatón a la abrazadera de metal en forma de "U" que va en el extremo inferior de la vaina de la espada, y que sirve como protección y seguridad de la misma (Lámina L-3).

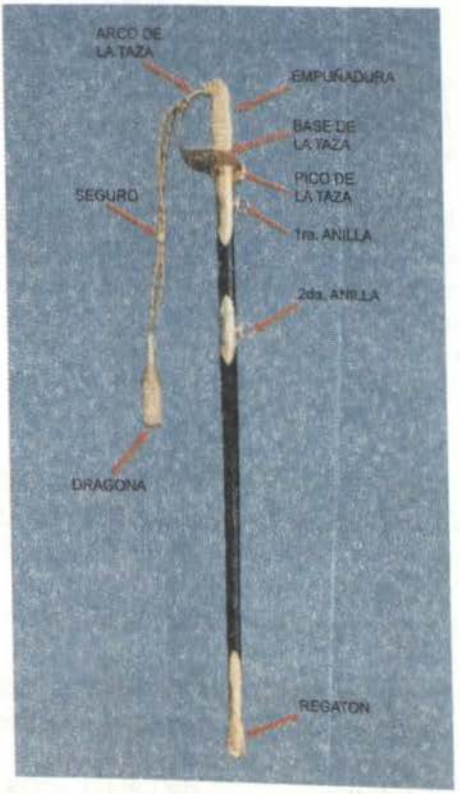


Lámina L-3

b. Entiéndase por mosquetón a la anilla ubicada en los extremos de los tiros porta espada del correaje, que se abre y cierra mediante un muelle y que sirve para sujetar la vaina de la espada por su primera y segunda anilla (Lámina L-4).

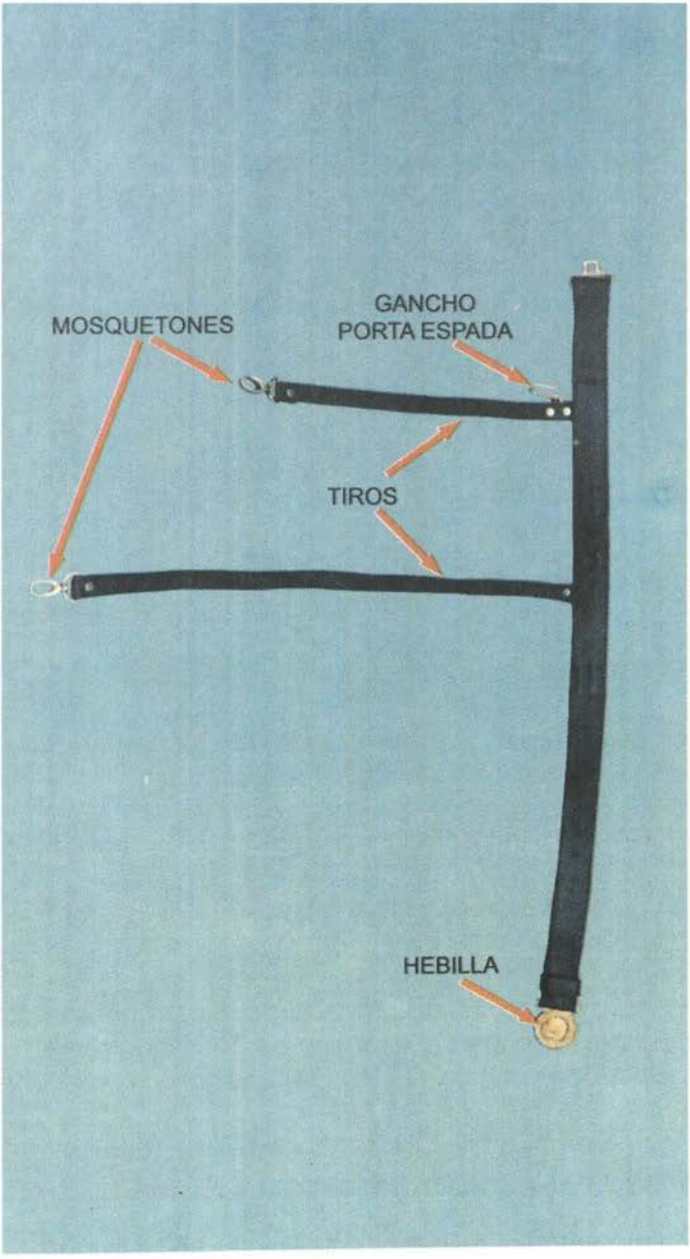


Lámina L-4

c. Cuando la espada deba portarse envainada y enganchada, ésta deberá asegurarse al gancho del correaje a través de la primera anilla de la vaina de la espada, debiendo quedar la taza de la misma hacia atrás.

d. Cuando la espada deba portarse envainada y desenganchada, la vaina de la espada se mantendrá enganchada de los tiros del correaje a través de su primera y segunda anilla. Deberá sujetarse con la mano izquierda la vaina de la espada haciendo puño y colocando el dedo pulgar estirado rozando la base de la segunda anilla, manteniendo una elevación aproximada de VEINTE (20) centímetros del suelo con respecto al regatón.

Asimismo el brazo izquierdo deberá mantenerse estirado y separado ligeramente del cuerpo.

USOS

a. La Espada Naval es el Distintivo de Mando de la Institución y su uso corresponde sólo a los oficiales egresados de la Escuela Naval del Perú o de escuelas similares en el extranjero.

b. La Espada Naval se usará únicamente:

(1) Con los uniformes de desembarco.

(2) En ceremonias de presentación de los comandos de unidades, dependencias y sus oficiales de dotación.

(3) En revistas e inspecciones al personal o cuando así se disponga.

(4) En presentación al Comando después de cumplir una sanción disciplinaria.

(5) En la ceremonia de despedida a los señores almirantes y oficiales superiores que pasan a la situación de retiro por haber cumplido TREINTA Y OCHO (38) años de servicios como oficial.

(6) En ceremonias oficiales, que por su categoría ceremonial, así se disponga.

(7) En matrimonios religiosos de oficiales en actividad.

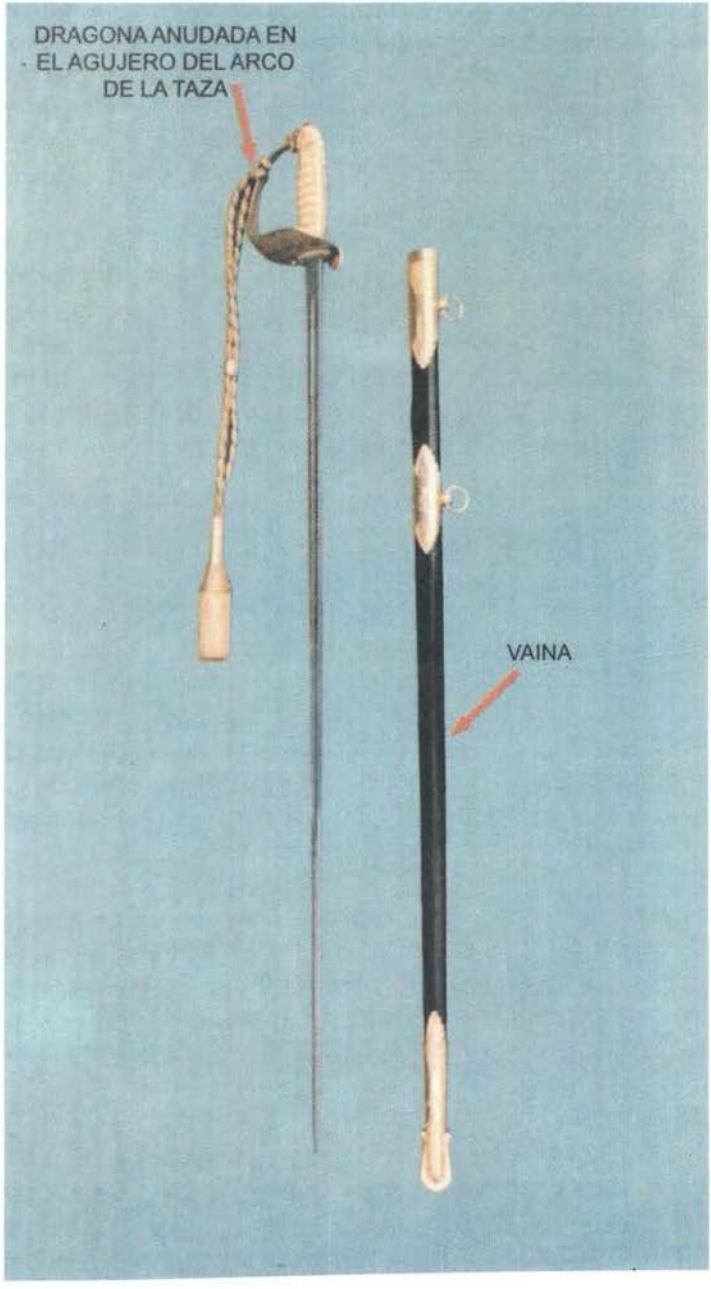


Lámina L-5

a. Cuando se tenga mando de personal con armas

(1) Si la espada se encuentra envainada, el extremo del cordón de la dragona se anudará en la abertura del arco de la taza, debiendo colocarse el seno de la misma a lo largo de la vaina, dejando el extremo opuesto de la dragona colgar libremente sujetando parte de la dragona con la mano izquierda mientras que el pulgar de dicha mano se coloca estirado rozando la base de la segunda anilla.

(2) Si la espada se encuentra desenvainada, se introducirá la mano derecha por entre los cordones de la dragona de manera que la misma quede entre el extremo disponible de la dragona y el seguro deslizante que une los DOS (2) cordones de la misma. El extremo disponible de la dragona quedará colgado a la altura de la muñeca de la mano derecha en forma libre y perpendicular al suelo.

b. Cuando no se tenga mando de personal con armas (Lámina L-6)

(1) Si la espada se encuentra envainada, el extremo del cordón de la dragona se sujetará en el gancho ubicado en la base superior de la taza (adyacente a la naciente de la hoja de la espada), pasando diagonalmente por el lado derecho de la empuñadura e ingresando por la abertura del arco de la taza, efectuándose un nudo, a fin que recorte la longitud de la dragona, debiendo quedar la misma colgada en forma libre y perpendicular al suelo.

(2) Si la espada se encuentra desenvainada, se procederá de acuerdo a lo indicado en el Artículo 808 Inciso (a). Esta forma de portar la espada se usará en situaciones especiales tales como ceremonias nupciales o desfile de Alféreces de Fragata recientemente egresados de la Escuela Naval del Perú.

MANERA DE PORTAR LA ESPADA NAVAL ENVAINADA

Existen DOS (2) formas: Enganchada y desenganchada del correaje.

a. Enganchada del correaje La espada se enganchará del correaje de acuerdo a lo descrito en el Artículo 806° inciso (c) de la presente guía.

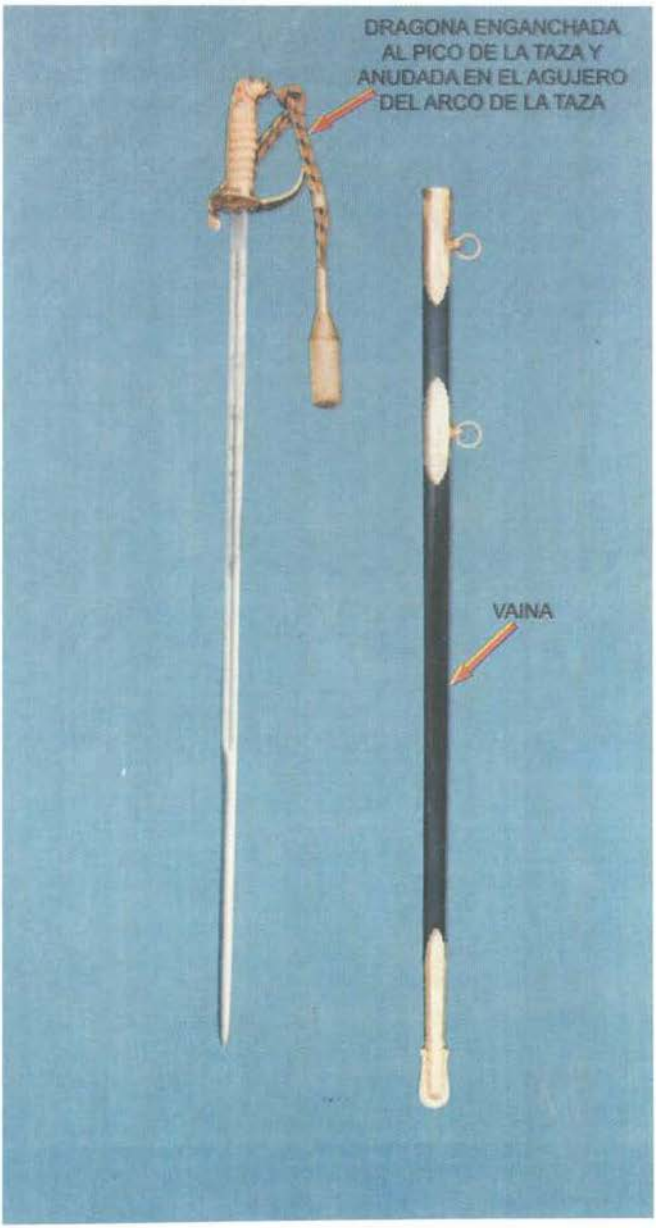

DRAGONA ENGANCHADA
AL PICO DE LA TAZA Y
ANUDADA EN EL AGUJERO
DEL ARCO DE LA TAZA
VAINA

Lámina L-6

(a) Posición de atención (Lámina L-7)

La vaina de la espada será tomada con la mano izquierda haciendo puño y con el dedo pulgar estirado a la altura de la segunda anilla, la espada quedará ligeramente inclinada hacia delante y manteniendo la taza hacia atrás, la dragona estará colocada según se cuente o no con mando de personal con armas. El brazo derecho irá estirado a lo largo del cuerpo y con los dedos juntos, estirados y el dedo medio sobre la costura del pantalón. Las piernas se encontrarán estiradas sin rigidez y sin doblar las rodillas, las puntas se los pies abiertos formando un ángulo de TREINTA (30°) grados aproximadamente y los talones juntos en una misma línea.



Lámina L-7

(b) Posición de descanso (Lámina L-8)

Se tomará la espada con la mano izquierda en la misma forma de la posición de atención, simultáneamente se llevará la mano derecha atrás del cuerpo a la altura de la cintura, con la mano haciendo puño, al mismo tiempo que se hace la separación lateral de la pierna izquierda.



Lámina L-8

(c) Desplazamiento (Lámina L-9)

El Personal Naval podrá desplazarse con la espada envainada y enganchada en el correaje, tomándola con la mano izquierda en la misma forma que en la posición de atención, no debiendo efectuar con el brazo izquierdo ningún movimiento oscilatorio. El brazo derecho irá estirado con los dedos de la mano juntos y estirados manteniendo una oscilación natural acorde con el ritmo del desplazamiento.



Lámina L-9

b. Desenganchada del correaje

(1) Posición de atención, descanso y desplazamiento

(a) Posición de atención (lámina L-10)



Lámina L-10

La vaina de la espada será tomada con la mano izquierda haciendo puño y con el dedo pulgar estirado a la altura de la segunda anilla, la espada quedara ligeramente inclinada hacia delante y mantendrá una elevación aproximada de VEINTE (20) centímetros del suelo con respecto al regatón conservando la taza hacia atrás, la dragona estará colocada de acuerdo a si se cuenta o no son mando del personal con armas.

El brazo derecho irá estirado a lo largo del cuerpo y con los dedos de la mano juntos y estirados pegados al muslo con el dedo medio sobre la costura del pantalón. Las piernas se encontrarán estiradas sin rigidez y sin doblar las rodillas, las puntas de los pies abiertos formando un ángulo de TREINTA (30°) grados aproximadamente y los talones juntos en una misma línea.

(b) Posición de descanso (Lámina L-11)

Se tomará la espada con la mano izquierda en la misma forma de la posición de atención, simultáneamente se llevará la mano derecha atrás del cuerpo a la altura de la cintura, con la mano haciendo puño, al mismo tiempo que se hace la separación lateral de la pierna izquierda.



Lámina L-11

(c) Desplazamiento (Lámina L-12)

El Personal Naval podrá desplazarse con la espada envainada y desenganchada del correaje, tomándola con la mano izquierda en la misma forma que en la posición de atención, pero en este caso podrá oscilar ligeramente el brazo izquierdo acorde con el ritmo de desplazamiento. El brazo derecho irá estirado y con los dedos de la mano juntos y estirados, manteniendo una oscilación natural acorde con el ritmo del desplazamiento.



Lámina L-12

MANERA DE PORTAR LA ESPADA NAVAL DESENVAINADA

a. Espada terciada (Lámina L-13)

Entiéndase por terciar espada, al movimiento que se realiza en la posición de atención cuando la espada se encuentra desenvainada con la taza de la espada pegada a la altura de la cintura, apoyada en la cadera y el lomo de la hoja apoyado en el nacimiento del hombro. En esta posición, la palma de la mano tomará la empuñadura de la espada, quedando los dedos estirados y juntos, teniendo éstos una pequeña inclinación hacia debajo de manera que el peso de la espada descanse sobre la prolongación del dedo índice. El codo deberá quedar hacia atrás y el brazo izquierdo se mantendrá estirado y ligeramente separado del cuerpo.



Lámina L-13

Deberá sujetarse con la mano izquierda la vaina de la espada haciendo puño y colocando el dedo pulgar estirado rozando la base de la segunda anilla, manteniendo una elevación aproximada de VEINTE (20) centímetros del suelo con respecto al regatón.

b. Espada presentada (Lámina L-14)

La espada se sujetará por la empuñadura colocando la taza de la misma a la altura del mentón a DIEZ (10) centímetros de éste, manteniendo el brazo derecho flexionado y el codo pegado al cuerpo. La hoja deberá quedar ligeramente inclinada hacia adelante, con el filo hacia la izquierda.



Lámina L-14

c. Espada presentando Saludo (Lámina L-15)

Se colocará la espada en una posición de CUARENTA Y CINCO (45°) grados laterales separada del cuerpo y con respecto al suelo, debiendo sujetar con la mano derecha la empuñadura de la espada, colocando el dedo pulgar estirado sobre la aleta del seguro de la misma. La hoja de la espada y el brazo deben formar un solo eje.



Lámina L-15

d. Espada descansada (Lámina L-16)

Se sujetará la taza de la espada por la parte superior derecha, colocando la palma de la mano por fuera y los dedos por dentro de la taza, estirando el brazo derecho de tal manera que quede naturalmente caído y pegado al cuerpo. La hoja de la espada se encontrará descansando en el nacimiento del hombro.



Lámina L-16

DESENVAINAR Y TERCIAR LA ESPADA NAVAL

La orden de desenvainar espadas será dispuesta a viva voz por el Oficial Jefe de Línea u Oficial más antiguo de acuerdo a la situación, debiendo efectuarse de la siguiente manera:

¡Señores Oficiales, Espadas! (voz preventiva)
¡Desenvainen! (voz ejecutiva)

a. Primer Tiempo: A la voz preventiva partiendo de la posición de atención se inclinará ligeramente la cabeza hacia la izquierda y hacia abajo en un ángulo de CUARENTA Y CINCO (45°) grados dirigiendo la vista a la empuñadura de la espada, a la vez la muñeca de la mano izquierda girará hacia fuera de manera de llevar la taza de la espada hacia delante, se introducirá la mano derecha por entre los cordones de la dragona de manera tal que ésta quede entre el extremo disponible de la dragona y el seguro deslizante que une los DOS (2) cordones de la misma. El extremo disponible de la dragona quedará colgado a la altura de la muñeca de la mano derecha en forma libre y perpendicular al suelo, debiéndose tomar la espada por la empuñadura. Con el pulgar de la misma mano se quitará el seguro de la vaina, sacándola de ésta UN TERCIO (1/3) de la longitud de la hoja, sin modificar la posición del brazo izquierdo. El brazo derecho se mantendrá paralelo al suelo.

b. Segundo Tiempo: A la voz ejecutiva sacará enérgicamente la espada, alargando el brazo derecho en toda su extensión y en un solo eje conla hoja; la punta quedará hacia arriba con el filo hacia delante llevando simultáneamente la cabeza hacia el frente. Luego se bajará enérgicamente la espada, llevando en un solo movimiento, la taza a la altura de la cintura, apoyada en la cadera, y el lomo de la hoja apoyada en el nacimiento del hombro. Asumiéndose de esta manera la posición de la espada terciada de acuerdo a lo indicado en el Artículo 810° Inciso (a) de la presente guía. Finalmente la vaina regresará a su posición inicial, con un movimiento de muñeca inverso.

DESCANSAR LA ESPADA PARTIENDO DE LA POSICIÓN DE TERCIAR

La orden de descansar espadas será dispuesta a viva voz por el Oficial Jefe de Línea u Oficial al mando de la formación, debiendo efectuarse de la siguiente manera:

¡Señores Oficiales, Espadas! (voz preventiva)
¡Descansen! (voz ejecutiva)

a. Primer Tiempo: A la voz ejecutiva, extenderá el brazo derecho diagonalmente hacia abajo, formando un ángulo de CUARENTA Y CINCO (45°) grados aproximadamente con el cuerpo, llevando la hoja de la espada hacia delante, para posteriormente con un movimiento enérgico de la muñeca derecha hacia atrás dirigir la hoja de la misma hacia el nacimiento del hombro haciéndola descansar; simultáneamente la mano derecha cambiará su posición inicial de la empuñadura a la parte superior de la taza, colocando el dedo pulgar por fuera de la misma, quedando el brazo naturalmente estirado y pegado al cuerpo.

b. Segundo Tiempo: El brazo izquierdo estará extendido y con la mano empuñará la vaina a la altura de la segunda anilla con el dedo pulgar estirado, manteniendo una elevación aproximada de VEINTE (20) centímetros del suelo con respecto al regatón, separando el pie izquierdo TRIENTA (30) centímetros del pie derecho asumiendo la posición de descanso.

TERCIAR PARTIENDO DE LA POSICIÓN DE LA ESPADA DESCANSADA

La orden de terciar partiendo de la espada descansada será dispuesto a viva voz por el oficial Jefe de Línea u Oficial al mando de la formación, debiendo efectuarse de la siguiente manera:

¡Señores Oficiales, Espadas! (voz preventiva)
¡Atención! (voz ejecutiva)

a. Primer Tiempo: A la voz ejecutiva, asumirá la posición de atención, debiendo extender el brazo derecho diagonalmente hacia abajo, formando un ángulo de CUARENTA Y CINCO (45°) grados aproximadamente con el cuerpo, llevando la hoja de la espada hacia adelante, simultáneamente la mano derecha cambiará su posición inicial de la parte superior de la taza hacia la empuñadura, para posteriormente con un movimiento enérgico hacia atrás de la muñeca dirija la hoja de la misma hacia el nacimiento del hombro hasta que la empuñadura quede a la altura de la cadera, sumiendo la posición de espada terciada.

b. Segundo Tiempo: El brazo izquierdo estará extendido y con la mano empuñará la vaina a la altura de la segunda anilla con el dedo pulgar

estirado, manteniendo una elevación aproximada de VEINTE (20) centímetros del suelo con respecto al regatón, juntará el pie izquierdo al derecho asumiendo la posición de atención.

PRESENTAR LA ESPADA EN LA POSICIÓN DE ATENCIÓN

La orden de presentar la espada será dispuesto a viva voz por el oficial Jefe de Línea u Oficial al mando de la formación, debiendo efectuarse de la siguiente manera:

¡Presenten! (voz preventiva)
¡Armas! (voz ejecutiva)

a. Primer Tiempo: Partiendo de la posición de espada terciada, a la voz preventiva la mano derecha cambiará su posición inicial de tomar la empuñadura de la espada con los dedos estirados y juntos para terminar sujetando la misma íntegramente por la empuñadura alargando posteriormente el brazo derecho hacia arriba en toda su extensión, manteniendo en un solo eje el brazo con la hoja de la espada.

b. Segundo Tiempo: A la voz ejecutiva se bajará la espada hasta la altura de la cintura para posteriormente colocar la misma de cuerdo a lo indicado en el Artículo 810° Inciso (b) de la presente guía.

c. Mientras se encuentre presentando espadas al Pabellón Nacional, Bandera de Guerra o Autoridad a la quien se rinda honores, se deberá dar vista a la misma hasta el término de los honore, momento en el cual se procederá a llevar la vista al frente. En caso que el símbolo o autoridad a quien se rinde honores se encuentre en desplazamiento, el máximo ángulo visual permitido para darle vista será de SESENTA (60°) grados.

d. Al término de los honores y a la voz preventiva de la orden de "Sobre el Hombro Armas" o "Descansen Armas", se deberá alargar el brazo derecho hacia arriba en toda su extensión, manteniendo en un solo eje el brazo con la hoja de la espada. A la voz ejecutiva, se deberá bajar la espada, adoptando la posición de atención con espada terciada.

e. En caso de los Oficiales integrantes del Estado Mayor del Jefe de Línea en una ceremonia, a la orden ejecutiva, asumirán directamente la posición de espada presentada a partir de la posición de espada terciada.

SALUDO CON LA ESPADA

a. A pie firme (Lámina L-17)

(1) El oficial que presenta el saludo iniciará el mismo a partir de la posición de espada terciada y a SEIS (6) pasos dando frente al superior, procediendo en la siguiente forma:

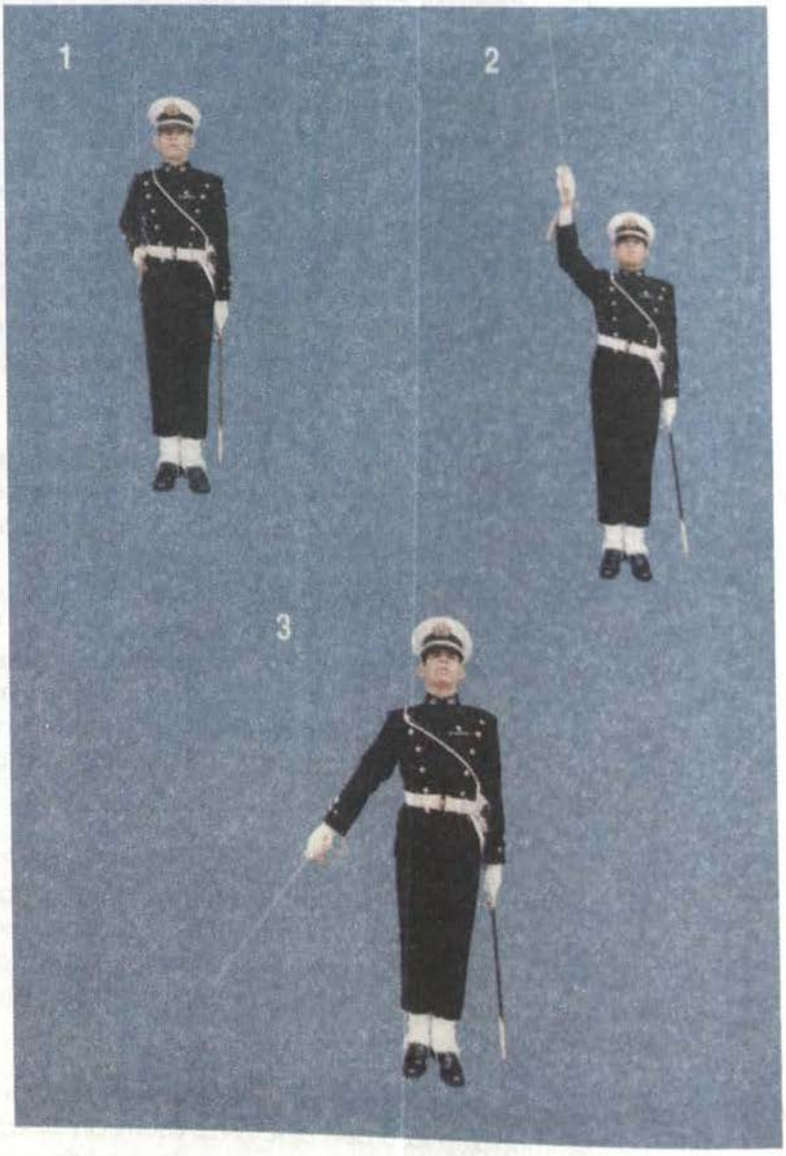


Lámina L-17

(a) Primer Tiempo: Flexionando el brazo, se llevará verticalmente la espada hacia arriba, debiendo quedar la taza a la altura del nacimiento del hombro, simultáneamente se tomará íntegramente la espada por la empuñadura y se girara la muñeca de la mano a fin de que el filo de la hoja quede hacia la izquierda.

(b) Segundo Tiempo: Sin variar la posición de la muñeca de la mano, se alargará el brazo hacia arriba en toda su extensión, en un solo eje con la hoja.

(c) Tercer Tiempo: Manteniendo el brazo extendido, se llevará la espada, mediante un movimiento lateral, hacia la derecha hasta una posición de CUARENTA Y CINCO (45°) grados con respecto al cuerpo, debiendo el dedo pulgar estar estirado en las proximidades de la aleta del seguro de la espada. En todo este movimiento, la hoja de la espada y brazo deben formar un solo eje, debiendo mantener esta posición únicamente de DOS (2) a CINCO (5) segundos, para luego adoptar el cuarto y quinto tiempo.

(d) Cuarto Tiempo: Se regresará a la posición indicada en el inciso (b) de manera inversa.

(e) Quinto Tiempo: Se llevará la espada a la posición de espada terciada.

b. Sobre la marcha (desfilando) (Lámina L-18)

(1) El saludo es el único movimiento con espada que se podrá ejecutar sobre la marcha.

(2) En los desfiles el Saludo con espada se iniciará OCHO (8) pasos antes de la posición de la autoridad a quien se presenta el saludo, procediendo de la siguiente forma:

(a) Partiendo de la posición de la espada terciada, se efectuarán los mismos tiempos dispuestos para el saludo a pie firme, con la diferencia de que al momento de llevar la espada CUARENTA Y CINCO (45°) grados con respecto al cuerpo, simultáneamente se girará la cabeza hacia la derecha, levantando la cara dando vista a la autoridad que preside la ceremonia, manteniendo la espada adelantada aproximadamente DIEZ (10°) grados con respecto del plano de desplazamiento del cuerpo.

(b) Cada tiempo se efectuará al asentar el pie izquierdo.

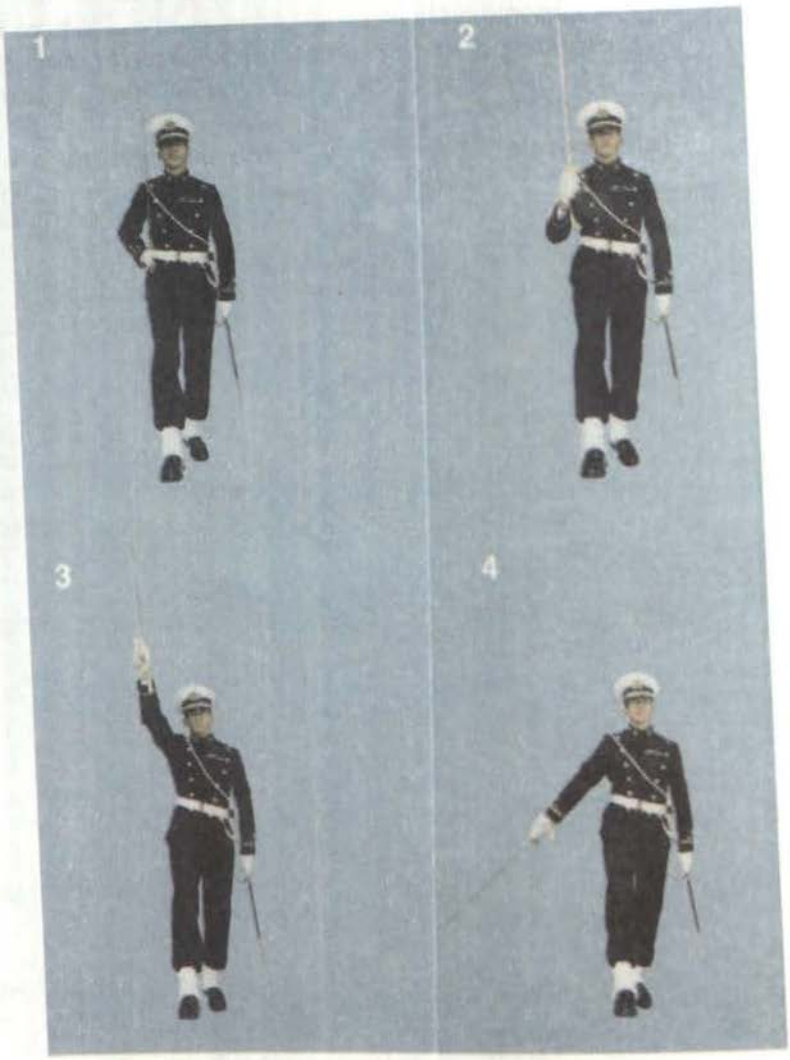


Lámina L-18

c. En Unidades motorizadas

(1) Los oficiales de Infantería de Marina que desfilan en unidades motorizadas (vehículos tácticos y anfibios) no llevaran espada, debiendo ejecutar el saludo militar, girando la cabeza hacia la derecha y levantando la cara dando vista a la autoridad que preside la ceremonia mientras se recorra el espacio señalado para el saludo de los Oficiales de pie.

(2) Los jefes del Agrupamiento Naval y los Comandantes del Batallón que desfilan en unidades motorizadas descubiertas, portarán la espada enganchada del correaje y efectuarán el saludo militar puestos de pie apoyándose con la mano izquierda en el parabrisas y permaneciendo en esta posición hasta terminar el saludo. Los demás Oficiales de Estado Mayor que desfilan sentados en las unidades motorizadas, permanecerán con el tronco recto, la mirada al frente, la espada se encontrará apoyada sobre el regatón perpendicular al suelo, con la taza a la altura del hombro orientada hacia la derecha conjuntamente con la dragona y estará entre las piernas sujetada con la mano izquierda haciendo puño por encima de la taza y la mano derecha encima de la mano izquierda.

ENVAINAR LA ESPADA (Lámina-L19)

La Orden de envainar espadas será dispuesta a viva voz por el Oficial Jefe de Línea u oficial de mayor jerarquía de la formación, debiendo efectuarse de la siguiente manera:

¡Señores Oficiales Espadas! (voz preventiva)
¡Envainen! (voz ejecutiva)

a. Primer Tiempo: A la voz preventiva partiendo de la posición de espada terciada, se procederá a llevar ésta al frente, de manera que la taza quede a la altura de la barbilla a DIEZ (10) centímetros de esta manteniendo el brazo flexionado y el codo pegado al cuerpo, la hoja deberá quedar en posición vertical y con el filo hacia la izquierda. Seguidamente, girando la muñeca en sentido anti-horario, se introducirá la hoja de la espada en la vaina aproximadamente DOS TERCIOS (2/3) de su longitud, debiendo llevar simultáneamente la mirada hacia la misma en un ángulo aproximado de CUARENTA Y CINCO (45°) grados.

b. Segundo Tiempo: A la voz ejecutiva se introducirá rápidamente el resto de la hoja en la vaina, se pondrá el seguro de la taza de la espada y se sacara la mano de la dragona, simultáneamente la muñeca girará hacia fuera a fin de llevar la taza de la espada hacia atrás, quedándose en posición de atención con la espada envainada y desenganchada del correaje.



Lámina L-19

MANERA DE PRESENTAR AL SUPERIOR

El subordinado que porte la espada desenvainada y que es llamado por un superior para presentarse, procederá de la siguiente forma:

a. Dará el comprendido a la orden de presentarse, se aproximará dando frente al superior deteniéndose a SEIS (6) pasos del mismo asumiendo la posición de atención con la espada terciada debiendo efectuar los TRES (3) primeros tiempos del saludo con la espada.

   Dará a continuación su grado, nombre y apellido, finalizando con la frase "PRESENTE, ORDENE" y la categoría correspondiente al grado (Señor Almirante, Comandante, Señor (a)). Posteriormente ejecutará el cuarto y quinto tiempo del saludo con la espada.

b. Recibida la orden o terminado el objeto de la llamada, solicitará permiso para retirarse efectuando nuevamente los TRES (3) primeros tiempos del saludo con la espada. Al ser concedido dicho permiso realizará los movimientos del cuarto y quinto tiempo, debiendo posteriormente girar hacia la derecha o izquierda, dando un paso al frente con el pie izquierdo en forma enérgica.

LA GORRA

La gorra, ya sea la de diario, la gorra de mar azul o la cristina, es una prenda de cabeza que forma parte integral del uniforme y, como ya se mencionó, debe estar en perfecto estado de conservación y se llevará puesta, sin inclinación alguna.

La talla de la gorra y cristina debe ser acorde al diámetro de la cabeza del usuario de manera que no quede superpuesta, con riesgo de caer por el viento o movimiento, ni muy metida, que llegue hasta las orejas. Para las gorras de diario y de mar una referencia de uso es que queden puestas, sin inclinación alguna, a una distancia de entre uno y dos centímetros por encima del borde superior del pabellón de las orejas. La cristina se puede usar ligeramente más alta.

USO EN EXTERIORES

El Personal Naval que se encuentre o transite uniformado en exteriores siempre deberá usar prenda de cabeza, salvo que se ordene lo contrario, y excepto en ceremonias religiosas no relacionadas con el servicio o cuando se lleve cinta para arrastrar duelo o se cargue ataúd.

El Personal que sea transportado en movilidades del servicio, por ejemplo en ómnibus, deberá usar gorra o cristina. Aquel que se movilice en vehículos particulares podrá estar sin prenda de cabeza.

USO EN INTERIORES

El Personal Naval que ingrese o transite uniformado en recintos cubiertos siempre deberá estar sin prenda de cabeza, salvo que se ordene lo contrario, y excepto en ceremonias religiosas no relacionadas con el servicio o cuando se lleve cinta para arrastrar duelo o se cargue ataúd.

FORMA DE PORTAR LAS PRENDAS DE CABEZA

a. Gorra de Diario

Estando de pie y sin prenda de cabeza, el Personal Naval llevará la gorra debajo del brazo izquierdo, con la armazón pegada al cuerpo y la placa hacia delante (Lámina L-20). En caso de tener que arrodillarse durante un servicio religioso, mantendrá la misma posición de la gorra debajo del brazo izquierdo.

Si está sentado, pondrá la gorra con la armazón sobre las piernas y la placa hacia la derecha, sosteniendo la visera con la mano derecha.

b. Gorra de Mar Azul

Estando de pie y sin prenda de cabeza, el Personal Naval llevará la gorra de mar con la mano izquierda, sosteniéndola con el pulgar debajo de la visera (Lámina L-21). En caso tener que utilizar la mano izquierda, la gorra de mar se portará debajo de la correa, introduciendo la parte posterior entre el primer y segundo pasador izquierdo del pantalón, con la parte interior de la visera pegada a la pierna (Lámina L-22). Esta posición se mantendrá si está sentado y si tiene que arrodillarse.

c. Cristina

Estando sin prenda de cabeza la cristina siempre se llevará debajo de la correa, introduciendo la parte posterior entre el primer y segundo pasador izquierdo del pantalón, de manera que dos tercios de la cristina quede con los distintivos de grado hacia fuera (Lámina L-23).



Lámina L-20



Lámina L-21



Lámina L-22



Lámina L-23

LOS GUANTES

Los guantes serán de color negro, de cuero llano y con botón del mismo color; y blancos, de tejido de algodón o fibra sintética, llanos. Son prendas básicas del uniforme y deben ser de la talla adecuada y conservarse en perfectas condiciones de limpieza y presentación.

USOS

a. Los guantes de color negro, serán usados con los uniformes (2A), (3A), (3A-1), (1C) y (7C).

b. Los guantes de color blanco, se usarán con los uniformes (1D), (1G), (2B), (3B), (3B-1), (3C) y (2D) y otros que se dispongan de acuerdo al siguiente cuadro:

ESTACIÓN	TIPOS DE UNIFORME	GUANTES NEGROS	GUANTES BLANCOS
INVIERNO	1A, 3A-2, 3A-3 y 1E	No	No
	2A, 3A, 3A-1, 1C y 7C	Sí (Puestos)	No
	1D y 1G	No	Sí (Puestos)
VERANO	1B, 3B-2, 3B-3, 2E y 8C	No	No
	2B,3B,3B-1, 3C y 2D	No	Sí (Puestos)

c. Cuando se tenga los guantes puestos, se efectuará el saludo militar y se estrechará la mano.

GUANTES DE AVIACIÓN NAVAL

a. Guantes de Vuelo

Serán de badana, la palma de la mano y el dorso cosida con tela de color verde oscuro, con tratamiento de resistencia al fuego, prolongándose el borde superior de la prenda hasta la parte media del antebrazo; muñeca con pliegue elástico.

b. Guantes de Pista

Serán de tela amarilla, térmicos, con tratamiento de resistencia al fuego, prolongándose al borde superior de la prenda hasta la parte media del antebrazo; muñeca con pliegue elástico.

CAPÍTULO IX

VALORES MORALES Y CORTESÍA NAVAL

GENERALIDADES

a. La Marina de Guerra del Perú considera a los Valores Morales y la Cortesía Naval como indicadores básicos y permanentes de la formación y desarrollo del Personal Naval dentro y fuera de la institución; ya que los valores éticos y morales son principios universales basados en el respeto mutuo y el bien común, los mismos que fundamentan las relaciones interpersonales logrando hombres y mujeres cualitativamente superiores y mejores.

b. En el ámbito social institucional, la trascendencia de los valores morales estará determinada por la fuerza de sus convicciones que sustentada en una sólida moral del personal naval, gobernará la conducta y las relaciones mutuas entre sus miembros.

c. En el aspecto de la Cortesía Naval, se darán a conocer los usos y costumbres aplicadas por generaciones de marinos y que hoy continúan utilizándose como normas de conducta para el reforzamiento de una buena educación y cultura social del Personal Naval.

DEFINICIONES

a. Moral.- Conjunto de normas sociales basadas en el respecto, el decoro y el bien común, que facilita la convivencia de los miembros de la sociedad. En el plano castrense, se refiere al espiritú de confianza en la victoria.

b. Ética.- Es el saber actuar con conocimiento de lo que está bien o mal, en base a criterios de justicia y honestidad.

c. Valores.- Son las cualidades que una persona tiene y que lo llevan a actuar de forma determinada, regido por principios o normas establecidos y aceptadas por la sociedad.

d. Buenos Modales.- Conductas aceptadas dentro de una sociedad, como adecuadas y regidas por reglas comúnmente usadas, las cuales determinan el comportamiento de las personas en una determinada situación.

PRINCIPALES VALORES MORALES DEL PERSONAL NAVAL

Dentro de la gama de cualidades y valores que debe poseer el Personal Naval para resaltar su calidad humana en el ámbito de las relaciones interpersonales, es conveniente que se preste especial atención y esmero al cultivo de los valores que se indican a continuación, los mismos que le permitirán un mejor cumplimiento de sus deberes institucionales, cívicos y familiares:

1. Aceptación.- Está ligada a la verdad y el valor que se otorga a algo, aún cuando no se esté de acuerdo con las preferencias o intereses.

2. Autenticidad.- Es mostrarse ante los demás en su forma real y amplia, sin máscaras ni fingimientos a la vez que nos ayuda a mantener peculiaridad, creatividad y sello personal en base al propio proyecto de ser mejores cada día.

3. Caballerosidad.- Persona que se caracteriza por ser atento y servicial en cualquier momento y lugar, evidenciándolo con sus buenos modales.

4. Cohesión.- Son los sentimientos de unión y espíritu de cuerpo que una persona tiene respecto al grupo de pertenencia.

5. Coraje.- Es la imperiosa necesidad de tomar decisiones y realizarlas asumiendo por adelantado las consecuencias de dichos actos.

6. Cordialidad.- Somos cordiales cuando expresamos vivamente nuestro agrado y calor humano en el trato con las demás personas, a fin de hacerlas sentirse importantes y apreciadas.

7. Cortesía.- Es la muestra de educación y cultura que consiste en el esmero y voluntad para mantener y expresar nuestros modales de la mejor forma, con el único propósito de hacer que las personas se sientan cómodas en grata compañía.

8. Deferencia.- Es una actitud preferencial manifestada en el trato y consideración especial hacia las personas.

9. Disciplina.- Es la aceptación consciente y voluntaria de las normas, reglamentos y tradiciones grupales, la cual fortalece la personalidad y templa el carácter de los hombres.

10. Discreción.- Se manifiesta discreción cuando se sabe guardar reserva en lo que se nos confía.

La discreción es vital y absolutamente necesaria en ámbitos donde no debe salir al exterior información clasificada. En este caso, se debe tomar conciencia de esta situación y convertirse, además de virtud, en una responsabilidad.

11. Honor.- Es la seguridad, respeto y orgullo del valor personal, lo cual los lleva al cumplimiento de su deber.

12. Honradez.- Es el valor moral que implica el sentido recto para hacer las cosas y el manejo honesto de los recursos que se confían.

13. Identidad.- Sentimiento de orgullo de pertenecer a una Institución o grupo asumiendo aspectos y características del mismo.

14. Integridad.- Es la constancia de nuestros buenos actos. Una persona íntegra dará siempre la cara y se conducirá siempre por la misma senda.

15. Justicia.- Es el valor moral que nos permite actuar de forma correcta en relación a las personas y sus actos.

16. Lealtad.- Es la actuación sincera, honrada y recta en el cumplimiento de normas, leyes, reglamentos hacia las personas que han depositado su confianza en el personal.

17. Mérito.- Es la acción que hace de una persona ser digna de reconocimiento o no, y se aprecia por medio de las buenas acciones.

18. Mística.- Es el valor institucional que significa la fuerza espiritual y entrega sin límites al fiel cumplimiento incondicional del deber.

19. Prestigio.- Es la cualidad de servir como ejemplo para otros y obtener la aprobación y reconocimiento de aquellas personas capaces de apreciar lo que realmente uno vale.

20. Puntualidad.- Es la precisión en el cumplimiento de los plazos fijados para los compromisos, después de que se ha tomado plena conciencia de lo que significa cumplir con los deberes.

21. Respeto.- Es el reconocimiento y aprecio que se tiene de una persona considerando su valor interno y cualidades.

22. Responsabilidad.- Es el acto por el cual asumimos conductas de forma libre, respondiendo por ellas en cualquier situación.

23. Seriedad.- Consiste en actuar con formalidad y altura en las relaciones y compromisos con otras personas, esto no significa que carezca de buen humor, porque se sabe en qué contexto actúa con espontaneidad y alegría.

24. Sinceridad.- Es el interés que ponemos al entablar con otras personas una comunicación con espontaneidad, seriedad y disposición para aceptar lo bueno y lo malo, y aprender de ellos, reconociendo, cuando sea debido, defectos y errores propios.

25. Sobriedad.- Es el modo de expresarse y conducirse moderadamente, sin exageraciones ni jactancias.

26. Tacto.- Este valor orienta hacia un estilo de trato interpersonal, que implica ponerse en el papel de la persona con quien se comunica, lográndo una apreciación rápida de lo adecuado y conveniente. Involucra sensibilidad y responsabildad, compenetración con los motivos de otros y sutileza de razonamiento, evitando lo que pueda molestar u ofender.

27. Tino.- Es la flexibilidad y tolerancia para ubicarse y adaptarse en el ámbito de las relaciones interpersonales, en circunstancias diferentes sin alterar la comunicación. Es saber conducirse adecuándose a otras formas de comportamiento y creencias con la flexibilidad suficiente para comprender que, aun cuando la conducta de los otros no es del todo compatible con del personal, se debe ajustar el modo de actuar para establecer una buena interrelación y no hacer sentir mal a los demás.

28. Tolerancia.- Tolerar consiste en saber comprender, sin ser ingenuos, cediendo ante la razón bien fundada.

29. Verdad.- Es la concordancia exacta entre los pensamientos y sentimientos con los actos.

NORMAS DE BUENAS COSTUMBRES DEL PERSONAL NAVAL EN EL SERVICIO Y FUERA DE ÉL

a. Comportamiento en ambientes de esparcimiento:

(1) Los ambientes asignados para el esparcimiento del personal son las cámaras, camaretas y casinos. Cualquiera que sea el evento a desarrollarse en estos ambientes debe conducirse

dentro de las normas necesarias de cortesía, sentido común y buenos modales.

(2) El arreglo, limpieza, preservación y apariencia de la cámara, camareta, cocina, despensa, camarotes, baños y duchas determinan el estándar de la Unidad o Dependencia.

(3) La importancia de la cámara y camaretas, se basa en la actitud de sus integrantes al reunirse, lo que ha hecho que se observen ciertas normas de conducta que han sido consagradas por la tradición y son las siguientes:

(a) Precedencia

1. Cuando se efectúe una reunión de camaradería ofrecida por la Unidad o Dependencia, el anfitrión será el Comandante y como tal presidirá la reunión.

2. El Jefe de la Cámara será el Segundo Comandante y en las camaretas será el Técnico más antiguo, los cuales deberán estar presentes en todas las visitas que le hagan a la Unidad o Dependencia. Deberá recibir al más antiguo que efectúa la visita, presentarlo al Comandante y después de departir con él, deberá de despedirlo.

(b) Uniforme

El uniforme de trabajo diario estará limpio y bien presentado, es el que rige en la cámara y camareta, excepto cuando la formalidad de la ocasión amerite otro tipo de uniforme.

(c) Normas de cortesía

1. El ambiente que debe existir en las cámaras y camaretas es de compañerismo, de respeto al prójimo y carente de tensiones. Debe demostrarse consideración para los presentes, sin bullicio, sin emplear en el lenguaje palabras discordantes y moderando el volumen de la radio o televisión, cuando lo encienda. Todo en la cámara y camareta debe estar pulcro y en orden.

2. La puntualidad a las horas de las comidas es esencial. El integrante de la cámara y camareta, que por alguna razón se ve retrasado en su llegada, presentará sus excusas al más antiguo antes de tomar asiento. Asimismo, el que se vea obligado a levantarse de la mesa antes de que termine la comida, solicitará la venia del más antiguo dando las explicaciones pertinentes. La única excepción es a la hora del desayuno, en que podrán retirarse con la autorización respectiva conforme vayan terminando.

3. Siempre que el Comandante ingrese a la cámara o camareta, el más antiguo presente ordenará silencio y en seguida anunciará "Comandante en la Cámara o Camareta", según corresponda.

4. Se debe promover una atmósfera alegre en la mesa; una buena regla a seguir, es no hablar de trabajo durante las horas de comida y sobremesa y nunca discutir de religión, o política.

5. Comentarios desfavorables y poco amables de otros colegas y críticas acerca de superiores, además de inapropiados, son desleales.

6. Cuando hayan invitados, deberán de entablar conversación con ellos cuando la ocasión se presente.

7. Los invitados de cualquier edad: jóvenes, adolescentes o mayores, nunca deben ser tratados desconsideradamente sólo porque no conocen los asuntos y costumbres del servicio.

8. Los anuncios son hechos generalmente por el Jefe de la Cámara o Camareta; si Ud. desea decir algo a todos los asistentes, pida la autorización correspondiente y procure ser breve.

(d) Invitados a bordo

1. Todo invitado a la cámara o camareta, será considerado como tal por todos sus integrantes, debiendo cada uno esforzarse por atenderlo con toda fineza y cortesía

cualidades que son innatas en todo Marino. Se acercará a los invitados a fin de ser presentado. Si por alguna razón un invitado entrara a la cámara o camareta solo, todos los presentes se adelantarán y se presentarán, dándole la bienvenida al invitado.

2. Los temas de conversación durante las reuniones en que hayan invitados civiles, evitarán versar sobre cuestiones técnicas, sobre asuntos o personas para ellos desconocidas. En general debe procurarse que todos intervengan en la conversación que debe ser amena e inteligente.

b. Apariencia personal

Este tema, por la importancia que reviste, ha sido tratado extensamente en el Capítulo VIII de esta Guía.

c. Puntualidad

Uno de los hábitos más valiosos que se puede adquirir en la vida es el de ser puntual. Todo el Personal Naval es entrenado para ser puntual en sus deberes oficiales. Este hábito no deberá dejarse de lado en el ámbito civil.

d. Retirarse de una reunión

(1) No hay reglas establecidas que puedan decir exactamente cuando es el momento de dejar una reunión, pero muchos anfitriones desearían que las hubiese.

La finalidad de cualquier anfitrión es asegurar que los invitados pasen un buen momento, pero a veces éstos exceden a la hospitalidad del anfitrión.

(2) Se deberá permanecer hasta que el invitado de honor o de más alto grado se retire. Esta persona puede retirarse 30 minutos después de la comida, pudiéndo el personal retirarse posteriormente.

(3) Cuando se hace una visita sin anuncio previo y se permanece largo tiempo, se puede estar trastornando planes hechos por los anfitriones.

e. Buenos modales

(1) Siempre se deberá tener cuidado de no omitir el saludo a un Superior. Si el Superior está conversando, trabajando o concentrado en algún problema, podría estar distraído para contestar el saludo; no lo considere como una falta de cortesía.

(2) Durante el tiempo de formación, la práctica de mostrar respeto a los Superiores será automática. Como decir "Señor", o "Señora o Señorita.". Posteriormente, con el transcurso del tiempo, éstos y muchos otros hábitos se volverán instintivos.

(3) La cortesía y la consideración no sólo debe ser por el grado. Generalmente tener en cuenta la edad de la persona es mostrarle su mayor respeto. Por lo tanto, la edad es una norma aceptable de respeto.

f. Saludo

(1) Todo el Personal Naval en uniforme saluda al Pabellón Nacional, cuando pasa el Pabellón en un desfile o en una revista o cuando se iza o se arría. En ropa de civil permanecerá de pie y en atención.

(2) Al ingresar a un buque, en el portalón, en posición de firme, se debe mirar a popa y saludar al Pabellón Nacional y luego saludar al Oficial de Guardia. Al retirarse del buque el procedimiento es al revés.

(3) Cuando vista de civil, retorne el saludo militar, respondiendo verbalmente buenos días o buenas tardes, según corresponda.

(4) Cuando en el interior de una Unidad o Dependencia se cruzara en el camino con un Superior, el de menor grado saluda primero al de grado superior.

(5) En ningún caso un Superior o un Subalterno mostrará familiaridad con personal femenino del servicio, cualquiera sea su categoría.

(6) Deberá abstenerse de tratar con familiaridad y llamar por diminutivos o saludar con besos a las Oficiales y personal de mujeres que cumplen con su servicio naval y/o desempeñan cargos de oficinistas, secretarias, etc.

g. Dar la mano

(1) Las personas se dan la mano al saludarse, al ser presentadas o despedirse. Si la dama es civil, se debe esperar hasta que ésta ofrezca su mano antes de extender la suya.

(2) Se debe evitar un apretón de manos muy fuerte o muy flexible, mantener la mano mucho tiempo o moverla de arriba-abajo. Una inclinación leve usualmente acompaña al estrechamiento de manos. El de mayor grado debe hacer el primer movimiento. Es imperdonable no aceptar una mano extendida.

(3) Según lo mencionado anteriormente, cuando se encuentre uniformado se quitará el guante derecho antes de dar la mano a cualquiera, si hay tiempo. Y por supuesto, se debe mirar a la persona que se está saludando.

(4) Cuando las mujeres dan la mano, la más joven por lo general espera a la de más edad o de más alto grado para extender su mano y saludar primero. La dama joven se levantará cuando es presentada o saluda a la esposa de un Superior o a una dama de más edad y permanecerá de pie hasta que la dama se siente. Una mujer no necesita levantarse al ser presentada a una contemporánea.

(5) Cuando camine o se pare, sus manos deben estar en posición relajada en ambos lados.

(6) No se agarran las manos o se enlazarán los codos con las jóvenes en público; cualquier muestra de afecto ostentoso indica una falta de tacto y educación.

(7) Cuando un hombre desee ayudar a una dama a bajar de un vehículo, deberá extender la mano hacia ella, palma arriba y no poner la mano debajo del brazo.

h. Ponerse de pie

(1) Los hombres deberán pararse siempre que una mujer civil entre en un compartimento y deberán permanecer parados hasta que ella se siente. Se levantarán nuevamente cuando ella se retire.

(2) Sin embargo, el sentido común indicará cuanto tiempo se debe permanecer parado cuando una mujer continúa parada y mantiene a todos los hombres de pie. Cuando una mujer prefiere permanecer parada con un grupo, Ud. puede regresar a su grupo y sentarse.

El Personal Naval femenino en servicio se parará cuando es presentada a un Superior o cuando el Superior ingresa al ambiente.

i. La cortesía en embarcaciones

(1) La cortesía dentro y fuera de una embarcación es similar. Normalmente, el menos antiguo se embarca primero y el más antiguo se embarca el final.

(2) El Subalterno ocupa los espacios de proa y el Superior los espacios de popa.

(3) Al desembarcar el orden es inverso; el Superior lo hace primero y el Subalterno al final.

(4) Cuando se viaja a bordo de una embarcación con Personal Superior de alto grado, a menos que se haya instruido de otra manera, se deberá estar a bordo en un lugar designado antes que el superior llegue a la embarcación. También deberá permanecer en su lugar hasta que él abandone la embarcación en el destino final.

j. El ser discreto

(1) Hay una regla del servicio que dice "Nunca dé información voluntaria". Si Ud. no da ninguna información acerca de algo o de alguien, está tomando una medida acertada.

(2) El Personal Naval joven deberá aprender desde el principio de su carrera a no discutir asuntos navales, y menos de naturaleza clasificada, de no estar debidamente autorizado.

(3) Cuando en una conversación Ud. sienta que esta incomodando, lo cual puede observarlo por las reacciones de los que lo escuchan, entonces cambie de tema o deje que otro hable mientras Ud. escucha. Cuando se interrumpe sin intención al que habla, se

deberá decir "lo siento" o "lo siento, pensé que había terminado". Se debe tratar de no interrumpir al que habla y ponerle la misma atención que todo personal merece.

k. Ofrecer disculpas

A nadie le gusta disculparse, pero las disculpas son una obligación cuando:

(1) Se llega tarde a una comida o a un almuerzo o a cualquier ocasión social, por ejemplo a una recepción.

(2) Se tropieza con alguien. En tales casos se dice: "Disculpe" o "Lo siento", "Perdone".

MODALES EN LA MESA

Se tendrá en cuenta las observaciones siguientes:

a. Los buenos modales en la mesa son iguales en cualquier parte. El uso apropiado de los cubiertos deberá ser tan fácil y tan familiar para Ud. como el hábito de hacer cualquier cosa que se considere importante.

b. Los buenos modales se deben aplicar en cualquier ocasión, estando con personas de cualquier esfera social, sin que signifique una formalidad rígida.

c. Tener buenos modales en la mesa diariamente, es un hábito que se vuelve fácil y automático. Los malos modales en la casa invariablemente significarán malas maneras en cualquier lugar.

COSTUMBRES Y REGLAS IMPORTANTES

Hay muchas reglas elementales en las costumbres por las que puede ser juzgado. La diferencia entre los buenos y los malos modales está en la forma en que se observe lo siguiente:

a. No hablar con la comida en la boca, no hacer ruidos al comer, no masticar la comida con la boca abierta, ni soplar los líquidos calientes para enfriarlos.

b. No se debe chasquear los labios ni servir gran cantidad de comida en el tenedor. Al tomar alguna bebida de un vaso, se deben

limpiar los labios con una servilleta antes de hacerlo para no dejar marcas ni rastros de comida en el borde del vaso. Nunca se deben introducir los dedos a la boca después de ingerir la comida, use la servilleta.

c. Si algo no está a su alcance en la mesa, como por ejemplo la sal o la alcuza, no cruce con su brazo al comensal de su lado ni se levante de su asiento para obtenerlo, sino pida que se lo pasen.

d. Se debe evitar enroscar el dedo meñique en el asa de la taza; asegúrese de sacar la cucharita de la taza después de mover y antes de beber. Recuerde colocar la cucharita en el plato, al lado derecho del asa de la taza y no sobre la mesa.

e. Si el líquido está muy caliente, pruébelo con la cucharita, pero no beba por cucharitas.

f. El pan se va partiendo en trozos con los dedos conforme va a comerlo. No lo corte con el cuchillo. Si la mantequilla está servida, puede untar con ella cada trozo de pan antes de comerlo.

g. Nunca debe colocar los codos sobre la mesa cuando coma.

h. Las manos deberán estar apoyadas en las piernas, o las muñecas en el borde de la mesa, cuando Ud. se encuentre en un comedor, sentado y no esté comiendo. Evite posiciones inconvenientes con las manos, tales como ponerlas detrás de la cabeza, introducirlas en los bolsillos o permanecer con las manos apretadas detrás de la espalda o presionadas en la frente, etc.

i. Alisar la barbilla, cogerse de las orejas o cabeza, o golpear en la mesa o silla muestra falta de compostura.

j. Evite mover los pies, enroscarlos alrededor de la silla o extenderlos debajo de la mesa.

k. Hablar o reír demasiado alto molesta a los demás. La conversación en secreto también es mal vista.

l. Tenga cuidado de no tratar sobre asuntos desagradables o controversiales, como política, religión o muerte. Tenga cuidado al hablar de negocios. Tome parte de la conversación, pero no la haga aburrida para otros. Recuerde no discutir asuntos personales o del

sexo opuesto en la mesa o delante de grupos. Tampoco se debe criticar a un Superior cuando hable.

m. Es de muy mal gusto el uso de mondadientes en las comidas; en caso de tener algún problema con los alimentos, deberá retirarse al baño para solucionarlo.

n. El sentido común indica lo que se debe hacer en situaciones inesperadas: tos incontrolable, estornudos, sonar la nariz o cuando se le ha atracado algo en la garganta.

o. Cuando un trago de agua no lo ayuda a que se le pase la tos o si se está asfixiando, entonces debe retirarse de la mesa. Si es su pareja la que está con este problema debe ayudarla a salir y llevarla a otro lugar.

p. Si tiene que toser o estornudar, use siempre su pañuelo para taparse la boca con el fin de evitar que partículas de saliva salgan al exterior, contaminando el espacio que lo rodea y a las personas cercanas a Ud. Se debe empezar a comer una vez que se haya servido a todos los invitados y que el anfitrión o anfitriona hayan empezado a hacerlo.

EL ARTE DE CONVERSAR

En el arte de conversar se tendrá en cuenta lo siguiente:

a. Para mucha gente, el arte de la conversación tiene poca importancia. En algunos aspectos de la vida esto puede ser cierto, pero no para un Marino.

b. Por lo tanto se debe dedicar tiempo y esfuerzo significativo con el propósito de desarrollar la habilidad en la conversación en general, desde que se es llamado a hablar. Lo primero que Ud. debe hacer para ser un buen conversador, es tener algo que decir; en segundo lugar debe decirlo bien.

c. El poco conocimiento de las reglas gramaticales, el modo rudo de hablar y el uso frecuente de frases toscas e inapropiadas, representan hábitos personales de descuido que pueden corregirse si es que se toma el interés suficiente.

d. Los de menor grado observan y esperan un alto nivel en la conversación de sus Superiores. Si no es así, el Superior se arriesga inevitablemente a la pérdida de su prestigio y estará dando un mal ejemplo. Por ello, se debe cultivar el hábito de hablar en forma apropiada en la conversación diaria.

NORMAS EN EL ARTE DE CONVERSAR

a. La conversación oficial y social

(1) En el servicio, la diferencia esencial entre la conversación social y la oficial está en la situación. La conversación en una situación oficial, requiere que los participantes reconozcan las diferencias en el grado, aún mientras continúan con su conversación. A pesar de cuán agradable o simpático pueda ser el interlocutor, deberá siempre recordar que tal simpatía nunca servirá de excusa para no proporcionar el debido respeto a las jerarquías.

(2) La conversación social, significa una conversación general de personas, entre las cuales no existe un reconocimiento consciente de la jerarquía. La conversación social es más informal y está conformada por una abundante charla. Esta es una conversación agradable, sobre asuntos sin trascendencia y de ningún modo dañina. Esta charla que encaja y es apropiada para una fiesta, no puede llevarse a cabo en una conversación oficial. Ambos tipos de conversación persiguen los mismos objetivos: crear una relación personal en la que los pensamientos e ideas se intercambien sin tensiones.

(3) El tono de la conversación oficial es generalmente más serio, pero no necesariamente tiene que ser así.

(4) Cuando se habla con un superior, el subalterno de menor grado le debe mostrar respeto y permitirle tener el liderazgo en la conversación, pero no deberá quedarse totalmente callado mientras piensa en algo brillante que decir. En una reunión social, el marino debe estar atento, pero no "en atención".

b. Familiaridad

(1) Existe una antigua máxima militar que debe siempre recordar: "En las relaciones entre superiores y subalternos, el superior nunca pensará en la diferencia del grado, pero el de menor grado

nunca debe olvidarlo". Esta aclaración resulta cierta, tanto en las relaciones oficiales como en las sociales.

(2) En las conversaciones oficiales entre superiores y los de menor grado, se sigue un principio básico: los superiores pueden llamar al subalterno por su primer nombre, pero esto no le confiere al subalterno el mismo privilegio. Es un gesto de amistad por parte de un superior que le llame por su primer nombre y éste deberá ser aceptado como signo de aprobación por parte suya.

(3) El superior espera que el subalterno se conduzca con suma propiedad sino no habría confiado en él.

(4) Las conversaciones entre los superiores y los de menor grado deben siempre mantenerse en el nivel impersonal y oficial, esto significa que se debe evitar la familiaridad.

c. La conversación sencilla

(1) Una parte importante de nuestra vida diaria, es el arte de la conversación fácil y sencilla. Un buen conversador siempre tiene algo interesante que decir, no es altivo en sus actitudes y nunca evita a sus oyentes.

(2) En general, las palabras sencillas son preferibles a las frases rebuscadas y a las expresiones trilladas.

(3) Un tema de conversación puede discutirse extensamente mientras los oyentes lo hallen interesante, luego nuevos temas serán presentados. Cuando hable, mire a los oyentes y observe sus reacciones. Ningún monólogo resulta interesante, a excepción, posiblemente para Ud. mismo. Cuando Ud. sea el oyente, preste atención a lo que se dice. Resulta en extremo descortés mostrar abiertamente desinterés, tal como permitir que su mirada vague por las otras personas y cosas. Un buen conversador no interrumpe o contradice a otro.

(4) Para conversar inteligentemente sobre cierta materia con una persona de respeto, es mejor que Ud. sea conciso y breve de antemano. De este modo Ud. puede conversar fácilmente acerca de su trabajo o logros y al mismo tiempo, aumentar su propio bagaje de conocimientos.

(5) En el deseo de quedar bien, sin embargo, no sea demasiado obvio en expresar tanto interés que luego sea considerado como "adulador". Es un insulto para sus superiores o para cualquier otro, expresar más interés del que permitan las reglas de cortesía.

d. El tono de voz

(1) Una voz bien modulada es una ventaja para cualquiera. Las palabras deben enunciarse claramente, en un tono agradable que no sea ni alto ni bajo. Con la práctica se puede desarrollar el mejor tono que sea apropiado a su personalidad y a la ocasión. El tono de su voz es siempre importante. Hablar de manera monótona hace aburrida cualquier conversación.

(2) Con un poco de esfuerzo puede Ud. controlar su voz por medio de la respiración del diafragma y desarrollar un tono que mejorará tanto su voz como su atracción para conversar.

USO DEL TELÉFONO

a. El avance tecnológico que ha permitido que las comunicaciones se puedan realizar en forma rápida y flexible por una amplia variedad de medios, y la importancia de poseer la información en el momento preciso, son aspectos que han difundido el empleo del teléfono en nuestra sociedad.

b. El teléfono de mesa y con mayor énfasis el portátil, se ha convertido en un instrumento de apoyo de uso generalizado, que amerita ser adecuado a las reglas de cortesía que deben observarse en la interlocución del Personal Naval; teniendo en cuenta que al encontrarse acompañado, el teléfono en general y el del tipo celular en particular produce interrupciones a la comunicación personal sin importar si la llamada de la persona tiene o no precedencia sobre el acompañante.

NORMAS PARA EL USO DEL TELÉFONO

a. Para atender o usar el teléfono en la oficina, el Oficial procurará encontrarse solo, aislándose mediante el cierre de la puerta a fin de evitar interrupciones; en caso de encontrarse acompañado y reconocer precedencia de la persona que será el interlocutor telefónico en una llamada entrante sobre la visita presente, brindará las excusas del caso para atender la llamada, observación que es

de igual aplicación respecto del teléfono celular; cuando se encuentre fuera de la Oficina, acompañado, se excusará alejándose prudencialmente.

b. En reuniones oficiales o sociales, se debe evitar el uso del teléfono en sus diferentes formas, salvo situaciones realmente urgentes.

c. Pocos eventos sociales son de tal significación como compartir los alimentos en torno a una cordial conversación en la mesa, hecho que en algunas oportunidades se ve interrumpido al timbrar el teléfono, por lo que, el contestar el teléfono en la mesa o durante el desarrollo de una conversación es de muy mal gusto y una muestra de mala educación de la persona que contesta.

d. En ceremonias castrenses, eclesiásticas, conferencias, eventos artísticos y otros debe evitarse el timbrado del teléfono celular para lo cual se deben tomar las previsiones necesarias para tal fin antes de las ceremonias o eventos.

MANERA DE CONTESTAR EL TELÉFONO

a. A más de uno le debe haber ocurrido efectuar una llamada telefónica, a veces urgente, a alguna unidad o dependencia, o a su lugar de trabajo, con el fin de comunicarse con algún miembro de la dotación y tener que escuchar el insistente sonido del timbre de llamada sin que nadie conteste con la premura que debería, hasta que finalmente recibe un simple y descortés "Aló". Son raros los casos en que la persona que atiende la llamada se identifica como debe ser y esta es, generalmente, la secretaria de algún Oficial de alto grado.

b. La experiencia descrita en la primera parte del párrafo anterior se ha convertido en una mala costumbre que debe ser corregida, pues genera malestar en el Personal Naval que efectúa la llamada y causa una pésima impresión en las personas ajenas a la Institución que por algún motivo deben comunicarse con alguna Unidad o Dependencia de la Marina de Guerra.

c. La forma correcta y cortés de atender el teléfono en la Institución debe ser, en primer lugar, anunciando el nombre de la central, unidad, dependencia u oficina, según el caso, luego el grado y nombre de la persona que contesta y, finalmente, el saludo de buenos días, buenas tardes o buenas noches, según corresponda. A continuación algunos ejemplos:

1. Central del Cuartel Naval La Perla....Cabo Argumedo contesta.... Buenos días.

2. B.A.P. Almirante Grau....Técnico Pérez contesta....Buenas tardes.

3. Escuela Naval del Perú.... Cadete de Guardia Morales contesta.... Buenas noches.

4. Dirección del CITEN....señora Mireya contesta....Buenos días.

5. Departamento de Traumatología....Oficial de Mar García contesta....Buenas tardes.

6. Servicio Funerario....Señor Negrón contesta....Buenas noches.

d. La persona que contesta debe vocalizar correctamente las palabras, hablar en un tono normal y ser sumamente cortés. En caso de transferir la llamada debe decir "un momento, por favor".

CAPÍTULO X

DECÁLOGO DEL DESARROLLO

CONDUCTAS EJEMPLARES

El desarrollo de un país no se basa exclusivamente en sus recursos naturales, en la mayor inteligencia de sus habitantes, o en su antigüedad como nación. El verdadero desarrollo tiene que ver, fundamentalmente, con el comportamiento, las actitudes, y los valores compartidos de su gente. Su evolución depende básicamente del estado mental de sus habitantes.

Analizando la historia de los países desarrollados, así como diversos tratados y literatura sobre capitalismo, desarrollo y temas afines, el Ingeniero peruano Octavio Mavila escribió a principios de 1987 un folleto que denominó "EL DECÁLOGO DEL DESARROLLO", en el que trata de explicar las diferencias entre los pueblos ricos y pobres de la tierra. Otras explicaciones de este mismo fenómeno siempre tienen excepciones pero este planteamiento no encuentra ninguna. Efectivamente, en todos los pueblos desarrollados la mayor parte de su población se comporta de acuerdo a las actitudes señaladas por el Decálogo del Desarrollo.

El Decálogo del Desarrollo es una filosofía y una propuesta de cambio que propicia el desarrollo de las personas, de las organizaciones y del país, mediante un cambio de actitudes, hábitos y conductas así como la recuperación de valores, que hagan viable una salida del subdesarrollo y el mejoramiento de la calidad de vida de su población.

El Decálogo del Desarrollo enuncia diez preceptos o conductas ejemplares que constituyen una invitación a cultivar permanentemente actitudes positivas, autogeneradores del desarrollo personal integral, rico en valores humanos.

El Personal Naval no debe ser ajeno a esta filosofía y por el contrario debe ser un fiel cumplidor de estas conductas y con su ejemplo transmitirlas a sus subordinados, familiares, amigos y conocidos.

CONDUCTAS EJEMPLARES BÁSICAS

a. Orden.- Es la disposición de cosas y personas en la forma más adecuada para alcanzar un fin concreto y específico. Es mucho más que la conocida norma que dice "Un lugar para cada cosa y cada cosa en su lugar". Orden es simplificación, sistematización, comodidad, facilidad, aceleración, orientación, ahorro, seguridad, justicia.

Orden es fuerza y poder. Es multiplicación de la capacidad humana de ver, entender, decidir y trabajar. Orden es, por todo esto, bienestar y progreso.

b. Limpieza.- Es la eliminación deliberada, mediante medios adecuados, de todo lo inútil, desagradable y perjudicial. Para ello tenemos que familiarizarnos con el agua y jamás arrojar, dentro o fuera del trabajo y de la casa, papeles y otros desperdicios. La limpieza es del cuerpo, del trabajo, de la casa y de la ciudad. En el Perú la limpieza es un gran problema nacional.

c. Puntualidad.- Es la acción de cumplir una obligación cualquiera exactamente a la hora o fecha establecida, ordenada o pactada. Debe ser una norma de vida en todas y cada una de nuestras obligaciones. Es cuestión de saber administrar nuestro tiempo. Se debe ser sumamente exigente en su cumplimiento.

CONDUCTAS EJEMPLARES RELACIONADAS CON EL TRABAJO

a. Amor al trabajo.- El trabajo no es una carga que debe evitarse. Es y debe ser la única fuente de riqueza y bienestar a cualquier escala. Debemos agradecer tener trabajo y debemos hacerlo bien.

En el Perú falta amor al trabajo. Allí están los "vivos", la criollada, la vara. Por eso hay delito contra el patrimonio, por eso hay pobreza y malestar social. Debemos erradicarlo con educación.

b. Responsabilidad.- Es tener conciencia plena de nuestras obligaciones y cumplirlas en forma cabal. La obligación está dada por las leyes y los contratos, que "debemos" cumplir.

Este "deber cumplir" nace en cada uno; está en el campo de la cultura, la moral, la religión, el patriotismo, el espíritu de responsabilidad, el ansia de superación, la búsqueda consciente del bien común.

c. Deseo de superación.- Es la fuerza innata que nos empuja a mejorar nuestra situación actual. Somos seres dotados de inteligencia, imaginación, voluntad y libertad, por lo tanto, podemos mejorar todo lo que nos rodea.

Tiene que ver con el conocimiento y con la capacidad potencial de cada uno de nosotros. Cada día debemos ser mejores, en todo aspecto.

CONDUCTAS EJEMPLARES RELACIONADAS CON LOS VALORES

a. Honradez.- Es el respeto a la propiedad ajena y a la verdad. No admite restricciones ni condiciones. Implica no robar, no engañar, no mentir, no calumniar, no abusar de la confianza ajena, no defraudar.

El grado de desarrollo nacional depende del grado de honradez nacional.

b. Respeto al derecho de los demás y respeto a la ley y a los reglamentos.- Por "derecho de los demás" debemos entender lo que es propiedad, títulos, facultades, atribuciones, prerrogativas y, en general, lo que pertenece o corresponde a nuestros semejantes. Todo esto podemos resumirlo en una sola palabra: Derechos.

Por "respeto" debemos entender lo que es acatamiento, sometimiento, obediencia, obligación, así como consideración, estima, aprecio, cortesía, deferencia. Todo esto podemos también resumirlo en una sola palabra: Deberes.

Por consiguiente, "Respeto al derecho de los demás" no es otra cosa que el cumplimiento de los deberes que nacen de los derechos ajenos. Deber y derecho vienen a ser anverso y reverso de una misma moneda. Donde hay un derecho, hay un deber que debe ser cumplido; y donde hay un deber, hay un derecho que debe ser respetado. Nuestros Derechos y Deberes provienen básicamente de tres grandes fuentes: la educación, la moral y la ley, que a su vez son la base de la civilización y el bienestar general.

CONDUCTA EJEMPLAR RELACIONADA CON EL DESARROLLO ECONÓMICO

a. Afán por el ahorro y la inversión.- El ahorro proviene del trabajo. El ahorro es un proceso de acumulación progresiva, durante un periodo más o menos largo, de una parte de la riqueza producida, para lo cual es preciso gastar menos de lo que se gana. Aún en los grados más bajos de pobreza hay capacidad de ahorro si realmente se tiene decisión.

El ahorro tiene dos dimensiones: una de orden económico y otra de orden espiritual o moral. No se trata solamente de cantidad de dinero acumulada, sino que también es una manifestación de una vida llevada con responsabilidad, de una vida que guarda el debido respeto al futuro por el camino de la austeridad.

CAPÍTULO XI

DON DE MANDO MILITAR

DEFINICIÓN

El Don de Mando Militar es el arte de persuadir y dirigir al Personal Naval de tal manera que se obtenga su obediencia, confianza, respeto y cooperación leal y voluntaria, a fin de cumplir una misión con un mínimo de consumo de medios y de tiempo.

Los rasgos característicos esenciales del Don de Mando son:

a. Moral.- Es la condición mental de los individuos y grupos, que los motiva para cumplir las obligaciones más exigentes que una organización les impone y que influye directamente en el nivel de su rendimiento.

b. Disciplina.- Es la actitud individual o colectiva que asegura una pronta obediencia de las órdenes.

c. Espíritu de Cuerpo.- Es la lealtad a una Unidad o Dependencia, el orgullo de estar en ella y el entusiasmo por la misma de parte de sus miembros.

d. Pericia.- Es la habilidad técnica, táctica y física del individuo y de la Unidad o Dependencia a la que pertenece.

RASGOS CARACTERÍSTICOS

Además de los mencionados rasgos característicos esenciales, y de los valores considerados en el artículo 903° del Capítulo IX de esta Guía, un estudio de las vidas y de las carreras del Personal Naval más brillante revela que muchos de los siguientes rasgos característicos o cualidades personales son comunes para todos ellos:

a. Integridad.- Es la rectitud de carácter y juicio del principio moral; es entereza y severa observación de la disciplina; es la cualidad de absoluta veracidad y honestidad. La integridad es un rasgo característico e indispensable en ún jefe.

b. Conocimiento.- Nada atrae más rápidamente la confianza y el respeto, que demostrar tener conocimiento. El hombre que conoce su trabajo crea confianza en otros.

c. Coraje (físico y moral).- El Coraje es una cualidad mental, que reconoce el temor al peligro o la crítica, pero que le permite al hombre proceder ante uno u otro caso con calma y firmeza.

Coraje físico es una cualidad de la mente que le da a un hombre control sobre sí mismo, permitiéndole aceptar responsabilidades y actuar en una situación peligrosa. El Coraje Moral significa defender lo que es correcto ante la desaprobación popular.

d. Autoridad decisiva.- El jefe debe tener la habilidad para tomar decisiones prontamente y anunciarlas de una manera clara y enérgica.

e. Confianza.- Es la certeza del desempeño apropiado del deber. Proporciona ánimo, aliento y vigor para obrar. Es una cualidad que el jefe tiene que desarrollar.

f. Iniciativa.- Es ver qué es lo que hay que hacer y comenzar un curso de acción, aún cuando no hayan órdenes para ello.

g. Tacto.- Es la habilidad de tratar con otros sin crear ofensa. Se logra mediante el conocimiento de la naturaleza humana y consideración por los sentimientos de otros.

h. Justicia.- Es una virtud que consiste en dar a cada uno lo que le pertenece; es la cualidad de ser imparcial al ejercer el Comando. El enojo y otras emociones no deben formar parte de una toma de decisión.

i. Entusiasmo.- Es la demostración de interés sincero, tezón y buena voluntad en el desempeño de deberes.

j. Porte.- Es crear en todo momento una impresión favorable en la apariencia de su persona. Sus factores principales son: corrección en el vestir, limpieza y energía en los movimientos.

k. Resistencia.- Es el vigor mental y/o físico medido por la habilidad para resistir dolor, fatiga, angustia y penalidades.

l. Abnegación.- El jefe abnegado es aquel que evita procurar su bienestar y mejoramiento personal a costa de los demás.

m. Lealtad.- Es la cualidad de fidelidad al país, a la Marina de Guerra, a su Unidad o Dependencia y a su jefe y subordinados. Toda acción suya debe reflejar lealtad a su Comando.

n. Juicio.- La aplicación del sentido común en su diario accionar, sin abusar de su autoridad.

PRINCIPIOS DE DON DE MANDO

a. Sea hábil técnica y tácticamente.- Para conocer su trabajo cabalmente, usted debe poseer un vasto campo de conocimientos. Usted debe estar tácticamente capacitado en el campo de operaciones de combate y comprender todos los aspectos técnicos de su Comando.

b. Conózcase usted mismo y busque mejorar a sí mismo.- Es su deber autoevaluarse y reconocer sus propias fuerzas y debilidades.

c. Conozca a su personal de dotación y busque su bienestar.- Usted comprenderá mejor cómo reaccionan y se desenvuelven sus subordinados en diferentes condiciones, cuando hace un esfuerzo consciente para observarlos, para conocerlos individualmente y reconocer sus características individuales.

d. Mantenga a su dotación informada.- El individuo que está bien informado, en relación con su misión a cumplir y a la situación presentada es más eficaz y eficiente que uno que no lo está.

e. Dé el ejemplo.- Su apariencia y conducta individual deben evocar encomio, orgullo y un deseo de imitarlo de parte de sus subordinados.

f. Asegúrese de que la tarea ha sido comprendida, vigilada y desempeñada.- Imparta órdenes claras y precisas que no puedan ser mal entendidas. Después vigile para asegurarse de que la orden se está ejecutando adecuadamente.

g. Adiestre a su dotación para actuar como un grupo.- La colaboración mutua es la llave para operaciones fructuosas; comienza en la más pequeña unidad y continúa hasta la más grande organización.

h. Tome decisiones cabales y oportunas.- Usted debe ser capaz de razonar lógicamente en las más difíciles condiciones y de decidir rápidamente qué acción es necesaria para aprovechar las oportunidades a medida que ocurren.

i. Desarrolle un sentido de responsabilidad entre los subordinados.- La debida delegación de autoridad acompañada de una vigilancia adecuada produce confianza y seguridad.

j. Emplee su comando de acuerdo a sus capacidades.- A los individuos bajo su mando les debe asignar deberes según sus capacidades. Esto requiere de un buen conocimiento de sus subordinados.

k. Hágase responsable de sus acciones.- Usted debe tomar la iniciativa a falta de órdenes. Acepte la responsabilidad de todo lo que su Unidad o Dependencia haga o deje de hacer.

CAPÍTULO XII

LIDERAZGO

INTRODUCCIÓN

Las palabras liderazgo, autoridad y ejemplo las relacionamos casi inmediatamente con la de Jefe, y si pensamos un poco más en el asunto, llegaremos a la conclusión que en la carrera militar, en general, y en la Marina de Guerra del Perú, en particular, todos de alguna manera somos jefe de alguien, desde nuestro ingreso a los centros de formación hasta alcanzar los grados más altos que otorga la Institución. Por ello, a modo de introducción en el tema de liderazgo, veamos lo que escribió un gran educador francés, el padre Gastón Courtois, en su obra "El arte de mandar":

a. Quiérase o no, el Jefe es un centro de atracción. Los ojos de sus subordinados están constantemente dirigidos hacia él, y su ejemplo tiene muchísima importancia.

b. Los romanos decían: "Verba volant, exempla trahunt": las palabras vuelan, los ejemplos arrastran. Es que los ejemplos concretan un acto o una actitud que hasta entonces no pasaba de ser una simple visión abstracta del espíritu.

c. Los hombres estamos hechos de tal manera que no nos conducimos jamás por las prescripciones de la razón pura, tenemos necesidad de ver nuestro ideal encarnado en un hombre que nos lleve tras de sí, por la seducción de su ejemplo.

d. El Personal Naval que, como Jefe, dé el ejemplo, puede pedir todo lo que quiera a sus subordinados, porque él termina siempre por merecer la confianza de ellos. Más fuertemente que su voz, que sus palabras; y si su vida esta en contradicción con lo que dicen sus palabras, hay una falta de coherencia, una falta de lógica que escandaliza a los débiles y causa rebelión interior en los fuertes.

e. Con su ejemplo, la autoridad del Personal Naval se transforma y se incrementa en las horas difíciles y peligrosas; la autoridad que extrae de sus galones, aumenta considerablemente gracias a su ejemplo.

f. El superior que pide a sus subalternos un trabajo duro, debe ser él mismo un ejemplo de trabajo. No se obtiene fácilmente la colaboración de otros a no ser que se exija cada vez más de sí mismo.

g. El superior que se abandona a la ley del menor esfuerzo, tácitamente autoriza a su personal a hacer lo mismo. El hombre y mujer contemporáneos no aceptan la disciplina, si no es recíproca. Exigen que el que comanda cumpla sus deberes con la misma exactitud que exige de sus subordinados.

h. Cuando un subalterno ve al superior trabajar sin tregua, despreciar el confort legítimo, desdeñar la riqueza material, despreciar los honores; cuando el subalterno sabe que una sola pasión anima al Jefe, y es la buena marcha del grupo y la felicidad de sus subordinados, entonces nada de lo que ese Jefe desee hacer se dejará de hacer.

i. Aquel que piensa hacer siempre mucho por la recompensa que recibe, será siempre un subalterno, jamás un verdadero Jefe.

j. La reflexión anterior nos lleva a considerar al Jefe como un líder, cualidad que crece poco a poco desde los primeros años de servicio y que se enriquece día a día durante la carrera naval. El liderazgo es difícil de alcanzar. Está reservado para los verdaderos Jefes.

DEFINICIONES

El Doctor James L. Stokesbury, profesor de Historia en la Universidad de Acadia, en Nueva Escocia, fallecido en 1995, hizo la siguiente interesante reflexión sobre el tema de liderazgo:

a. "El liderazgo sigue siendo el arte más desconcertante, en tanto que no sepamos exactamente qué hace que un hombre salga de un hoyo y avance enfrentando a la muerte al comando de otro hombre, el liderazgo continuará siendo una de las cualidades más ponderables y elusivas. Seguirá siendo un arte".

b. El Diccionario de la Real Academia Española define liderazgo como la condición de líder.

c. El Diccionario de la Lengua Española: dirección, jefatura o conducción de un partido político, de un grupo social o de otra colectividad.

d. El Diccionario de Ciencias de la Conducta: cualidades de personalidad y capacidad que favorecen la guía y el control de otros individuos.

e Otras definiciones:

(1) Es un intento de influencia interpersonal, dirigido a través del proceso de comunicación, al logro de una o varias metas.

(2) La capacidad que tiene un individuo para influenciar a las personas para que éstas, de manera consciente o voluntaria, trabajen en pos de alcanzar una serie de objetivos de un grupo u organización.

(3) Es el arte de influir y dirigir a la gente (subordinados) para cumplir la misión en una particular situación o ambiente.

(4) Existen casi tantas definiciones de liderazgo como personas que han tratado de definir el concepto, siendo la siguiente una de las más interesantes:

"El liderazgo de una persona, significa la capacidad, habilidad, consistencia y valor de la persona, para ser seguida por un conjunto de otras personas, para el logro de un fin común y de beneficio para todos los que participan".

Tenemos así que, definitivamente, el líder no es el sujeto que se hace respetar por su fuerza bruta y tamaño físico, pues puede aparecer otro más fuerte, más grande y más bruto, que le rompa la cabeza para convertirse en nuevo líder.

Líder es el que...

... escucha a los demás.
... respeta y sabe hacerse respetar.
... nunca se derrumba.
... no habla mal de su gente.
... sabe compartir.
... enseña con el ejemplo.
... nunca se detiene.
... está comprometido con su meta.
... tiene dominio de sí mismo.
... avanza seguro de lo que se hace.
... inventa y reinventa su historia.
... acepta y reconoce sus errores y los corrige.
... da el primer paso y acepta el reto.
... piensa en todas las personas que lo siguen.
... procura el bien común y sirve con honor y lealtad.
... se entrega sin límite de tiempo.

... nunca traiciona al que espera.
... sirve a todos con pasión y humildad.
... nunca cae en la incongruencia.
... es optimista.
... está orgulloso y satisfecho de lo que hace.
... no mide el tiempo hasta ver conquistado el objetivo.
... no es mediocre.
... no impone sus ideas, sino que hace suyas las ideas de los demás.
... siembra esperanza en los demás.
... no teme ser el primero.
... no duda al superar el miedo.
... inspira en los demás la meta.
... no maltrata ni humilla al débil.
... se esfuerza sin medida para ser el mejor.
... vive la vida con calidad humana, que es voluntad, es trato, es un comportamiento, una actitud, una forma de dar y darse a los demás.
... está convencido que su vocación es el SERVICIO.

CONCEPTO DE LIDERAZGO

El liderazgo implica una cultura de competencia dentro del grupo, que se manifiesta cuando hay autoridad y ésta se logra cuando se reúnen las siguientes características especiales que hacen que una persona influya sobre otras:

a. Teniendo conocimientos (Capacidad).

b. Sabiendo donde encontrar o producir el conocimiento (Habilidad).

c. Teniendo carisma (Consistencia y Valor)

CARISMA

Es un don que, según algunos autores, nace con ciertos individuos. Según otros, es una técnica de liderazgo que cualquiera puede alcanzar practicando HÁBITOS DE EXCELENCIA y manteniendo CONDUCTAS EJEMPLARES en su comportamiento diario, mejorando así la calidad de vida y realización personal. Los HÁBITOS DE EXCELENCIA los veremos más adelante y las CONDUCTAS EJEMPLARES son las consideradas en el Capítulo X de esta Guía.

El carisma es el don de atraer y caer bien. Los griegos la llamaban simpatía o atracción divina.

Da poder y es fácil de adquirir practicando la excelencia y siendo congruentes con sigo mismo; y a la vez es muy difícil de mantener si fallamos en las conductas ejemplares.

El verdadero liderazgo es el liderazgo horizontal, donde se atiende al más humilde de los seguidores igual que al más encumbrado.

La tumba del líder es la incongruencia.

EXCELENCIA

La excelencia como forma de vida, parte de principios simples y de reglas rígidas, un profundo sentido del liderazgo y la capacidad de reinventarse uno mismo.

La excelencia es una manera permanente de ser, hacer las cosas bien, sin errores, con actitud y voluntad de servir.

La perfección no existe, no es propia de los hombres, pero la excelencia y la mejora continua, son capacidades a nuestro alcance, si es que adoptamos los siguientes hábitos de excelencia:

a. Saber escuchar.-

- Para acercarnos a los demás, el primer paso es tener la capacidad de escuchar. Las personas desean ser escuchadas. La gente va por la vida buscando un confidente, pero todos pretendemos hablar y nadie dedicarse a escuchar.

- La calidad humana empieza por escuchar, por el puro interés de servir. Nuestra capacidad de estar cerca de los demás depende de nuestra capacidad de escuchar.

- Cuando sabemos escuchar, la gente admira y nos busca porque les damos confianza.

b. Saber hablar.-

- Si sabemos escuchar ya se dió el primer paso, ahora toca saber como utilizar las palabras, es decir, saber hablar.

- Para lograr una comunicación excelente es necesario estar siempre alertas, siempre conscientes de lo que decimos. La

pérdida de la excelencia en la comunicación lleva a ofender a las personas y apartarse de ellas.

- El hablar con excelencia da el máximo don humano: la comunicación.

c. Saber motivar.-

- Es consecuencia de los dos primeros hábitos, si en verdad se sabe escuchar y ses abe qué decir, la motivación será más fácil.

- Motivar en realidad es fácil, pero con control de sí mismo, para ser admirados por la gente se necesita motivar.

d. Saber dominarse.-

- La maestría en el dominio surge en la práctica de los tres hábitos anteriores: saber escuchar – saber hablar – saber motivar.

- El auténtico, profundo y verdadero dominio surge con la continuidad. Vivir de instante en instante es excelencia; es dominarnos a nosotros mismos.

e. Saber crecer y aprender a vivir.-

- El que se domina y vence a sí mismo esta lleno de sabiduría interior. El verdadero sabio, amante de la excelencia, va por la vida aprendiendo de los demás, dispuesto a escuchar y a hablar con excelencia.

- La norma básica de la sabiduría es la humildad. Cuando los conocimientos, por muy amplios que sean, no están provistos de valores, entonces se carece de humildad. El sabio ni ofende ni humilla, porque es generoso con el que no sabe.

- Los conocimientos deben acercar a las personas. La clave es compartir con los demás lo que sesabe para que todos lo sepan.

f. Saber trabajar.-

- El trabajo es mucho más que una necesidad: es un privilegio. Todos tenemos una vocación: ser padre, maestro, político,

sacerdote, militar, todos debemos seguir el llamado interior que nos impulsa a realizar nuestras vidas. Todos tenemos aficiones.

- Se debe buscar la excelencia en el ámbito laboral, moral, social, trabajando en equipo, con sentido de pertenencia y amor a la familia, al grupo, a la institución y al país. Ello se logra con la permanente capacidad de mejorar nuestra realización personal.

g. Saber ir al interior.-

- El líder, como toda persona, posee muchos defectos y virtudes que debe conocer; esto implica mirar primero dentro de uno mismo, conocerse, para luego entender a los demás y reflejar lo que quiere lograr, lo que busca alcanzar con los demás para conseguir el éxito.

- Cuando se logre vivir los seis hábitos anteriores, se estará preparado para recorrer un camino más profundo.

- Es la práctica de la reflexión interior y del diálogo interno en dónde se conoce a si mismo. En ese viaje interior se dará cuenta si se esta satisfecho consigo mismo.

- Se dirá "De mí depende ser el dueño de mi propio destino, dirigir mi propia vida como dueño absoluto de mi voluntad, de mi mente y de mi cuerpo por el camino que yo decida, guiado por los valores que conducen a la excelencia".

CAPÍTULO XIII

SEGUID SU EJEMPLO

BIOGRAFÍA DE MIGUEL GRAU SEMINARIO



Miguel Grau Seminario, marino, peruano, héroe, "Gran Almirante del Perú", "El Caballero de los Mares", "El Peruano del Milenio"; Piura, 1834 Punta Angamos, 1879. Hijo del Teniente Coronel Juan Manuel Grau Berrío, de ascendencia catalana, y de Luisa Seminario del Castillo, descendiente de muy antiguas familias piuranas, su infancia transcurrió en Piura y más tarde en el puerto de Paita, cuando su progenitor fue nombrado vista de Aduana.

En 1843, siendo todavía un niño, el pequeño Miguel se embarcó en una goleta comandada por Ramón Herrera, gran amigo de su padre, que hacía un viaje de Paita a Panamá. Lamentablemente la goleta naufragó y, a su regreso al hogar, su madre no estaba dispuesta a consentir ya nuevos embarques. Ingresó al colegio de Nieto, en el cual, según uno de sus biógrafos, Fernando Romero Pintado, "Miguel se torna taciturno. En el colegio está siempre distraído, callado, casi hosco. Apenas terminan las clases y en los días de vacaciones merodea por la playa...".

Contaba once años cuando doña Luisa, su madre, aceptó que volviera a cruzar los océanos. Recorrió entonces todos los mares y durante nueve años, según el historiador Alberto Tauro del Pino, el joven Grau "surca mares de Asia, Europa y América en diversos transportes y aún en buques balleneros". Al regresar al Perú, en 1853, se radicó en Lima, donde fue alumno del poeta español Velarde y estudió para ingresar a la Marina. El 14 de marzo de 1854 se convirtió en Guardiamarina y vistió el uniforme que cubriría de gloria. Navegó en los vapores *Rímac*, *Vigilante* y *Ucayali* antes de ser trasladado a la fragata *Apurímac*, donde sirvió con Lizardo Montero, otro ilustre marino piurano.

Cuando prestaba servicio en la *Apurímac*, el comandante de esta nave apoyó la revolución del General Vivanco. Tras el fracaso del movimiento, el joven oficial que formaba parte de la tripulación fue separado del servicio en 1858 y volvió a la Marina Mercante.

Llamado nuevamente, regresó a la Marina el 11 de septiembre de 1863, casado ya con Dolores Cavero, quien le dio nueve hijos. Ascendió a Teniente Segundo y el 4 de diciembre del mismo año, a Teniente Primero, para pasar pocos meses después a Capitán de Corbeta. Enviado a Europa para traer la corbeta *Unión*, llegó a Valparaíso en 1865, año en que fue ascendido a Capitán de Fragata, y desde el puerto chileno apoyó la revolución del Coronel Mariano Ignacio Prado.

Siempre al mando de la corbeta *Unión* participó en el Combate Naval de Abtao, el 7 de febrero de 1866, y siguió hacia el sur hasta los canales

de Chile, para esperar las nuevas naves adquiridas en Inglaterra. Cuando Prado, posponiendo a brillantes marinos peruanos, contrató al Contralmirante norteamericano John Tucker para comandar la Armada, Grau protestó y presentó su renuncia, actitud que fue considerada como rebeldía. Fue preso en la Isla San Lorenzo y permaneció allí hasta que, después de un largo juicio, salió absuelto.

Pasó nuevamente a ejercer su profesión de marino en la actividad privada y tuvo el mando del vapor mercante *Puno*, propiedad de la Compañía Inglesa. A finales de 1867, regresó a la Marina en calidad de Comandante del Monitor *Huáscar*. El 25 de julio del año siguiente fue ascendido a Capitán de Navío y el 19 de abril de 1873 a Capitán de Navío Efectivo, siendo después Comandante General de la Escuadra, durante siete meses. Pasó luego a ocupar el alto cargo de Comandante General de la Marina.

En 1872, al estallar la revolución de los hermanos Gutiérrez, Grau encabezó el pronunciamiento de la Marina en contra de la dictadura. Al no ser escuchado para reorganizar y modernizar la Armada, ingresó a la política y fue elegido diputado por Paita en el período comprendido entre 1876 y 1878. Cuando Chile declaró la guerra al Perú en 1879, Grau aceptó dirigir la Primera División Naval a sabiendas de la superioridad que tenía la escuadra de ese país en tonelaje, número de barcos, cañones y espesor de blindaje, y conociendo el mal estado de las unidades peruanas.

Inició su campaña en mayo del mismo año y en su primer combate hundió la corbeta chilena Esmeralda, salvando luego a los náufragos, lo que hizo que uno de ellos al llegar a la cubierta del *Huáscar* gritara agradecido "Viva el Perú generoso". El *Huáscar* realizó en los meses siguientes una serie de acciones sorprendentes frente a una escuadra tan poderosa como la chilena. Apresó transportes enemigos, requisó carbón de puertos chilenos y despistó constantemente a los buques chilenos que recorrían la costa en su busca. El Congreso ascendió a Grau al grado de Contralmirante el 26 de agosto de 1879.

El primero de octubre de 1879 el *Huáscar* salió del puerto de Iquique, donde el transporte *Rímac* había desembarcado tropas bajo su protección, en lo que fue su último zarpe. Apresó una goleta al sur de Huasco y estaba en la costa de Coquimbo, territorio chileno, el día cinco. La marina chilena había cambiado mandos y ordenado su flota en dos divisiones para cazar al ya célebre Monitor. Su plan tuvo éxito el 8 de octubre de 1879 cuando descubrieron al *Huáscar* en alta mar, frente a Punta Angamos, acompañado de la *Unión*, en viaje hacia el norte.

La flota chilena, compuesta por seis barcos todos ellos superiores al *Huáscar* en blindaje y potencia de fuego, formaron un círculo para batirse con el buque insignia de la marina peruana. Grau ordenó a la *Unión* retirarse para distraer la flota enemiga, lo que se logró en parte porque dos corbetas chilenas salieron en su persecución. La *Unión* fue más rápida y consiguió escapar; el *Huáscar* en cambio fue encarado por el *Cochrane*, que con sus poderosos cañones logró perforar el blindaje del casco y la torre de mando.

El Comandante Grau murió despedazado. El mando pasó a Elías Aguirre, que también murió. Correspondió el turno al Teniente Primero Melitón Rodríguez. Caído también él, tocó el mando al Teniente Pedro Gárezon, quien conversó brevemente con tres oficiales que quedaban vivos y ordenó hundir la nave porque ya se encontraba inmovilizada. Los maquinistas abrieron las válvulas, pero desperfectos de la maquinaria paralizaron la inmersión, dando tiempo a que llegaran los buques enemigos, abordaran el Monitor y detuvieran su hundimiento. Miguel Grau pasó a la inmortalidad como un marino estratega y valiente pero generoso, que cumplió con sus proféticas palabras: "si el *Huáscar* no regresa triunfante al Callao tampoco yo regresaré".

ASOMBRO Y GLORIA

Poco antes y después de la muerte del Almirante Grau en Angamos, a bordo del *Huáscar*, la prensa mundial escribía así:

La prensa inglesa decía por aquellos días de 1879 en "The Standard" del 28 de Agosto: "Es posible que algunos de los hechos atribuídos al *Huáscar* sean exagerados, pero es evidente que el Capitán Grau es un marino muy bravo y muy hábil. Su atrevimiento en atacar fuerzas superiores y viveza para pasar, por decirlo así, entre los dedos del enemigo, son muy excepcionales, y luego cuando se escriba la historia de la guerra, se verá que los hechos verificados por el *Huáscar* serán lecciones de mucho valor".

Luego del combate de Angamos, otros dos diarios extranjeros publicaron las siguientes noticias con fecha 10 de octubre de 1879:

"El Times" de Londres: "El *Huáscar* es un barco histórico, que figura en todos los combates navales en el curso de la guerra; ha bombardeado las poblaciones de los chilenos (solamente aquellas fortificadas), perseguido y capturado sus buques transportes y ha sido por varios meses el terror de la costa chilena. Al mando de un hábil y valiente oficial y tripulado por hombres excelentes, el *Huáscar* ha sido siempre un formidable adversario".

"El Heraldo" de Nueva York: "No se necesita haber estado del lado del Perú en la desgraciada guerra de Sudamérica, para lamentar que el gallardo *Huáscar* haya sido capturado por los chilenos. Algo que parecía buena suerte, pero que probablemente no era sino competencia en su manejo, ha colocado repentinamente a este buque entre los más famosos que han surcado aguas americanas. Ninguna empresa era demasiado grande ni demasiado pequeña para él. Que mantenga su antigua reputación ahora que se halla en otras manos es muy dudoso, porque comandantes tan hábiles como Grau no hay muchos".

"Le Matin" de París se ocupó cuando la pérdida del *Huáscar* de este modo: "El *Huáscar* representa en la historia naval del Perú un caso único, por su gesto gallardo y heroico. Estuvo comandado por el Almirante Grau que dejó con su muerte un futuro igual al que dejó el Almirante Nelson en la batalla de Trafalgar".

El 14 de octubre del mismo año, el representante del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica en el Perú, Isaac Christiancy, emitió al Secretario de Estado de su país un informe sobre el Combate Naval de Angamos en los siguientes términos: "Esta pequeña nave bajo la inteligente dirección del Almirante Grau tuvo por cerca de cinco meses no solamente estorbada sino completamente paralizada a toda la flota chilena, incluyendo dos enormes acorazados, y mantuvo abierta la comunicación por mar para los transportes peruanos desde el norte del Perú hacia Arica... La desaparición de ese buque cambia por completo el aspecto de la guerra y da a los chilenos el control del mar... El gobierno peruano está haciendo máximos esfuerzos para compensar la pérdida del Huáscar y procura adquirir otras eficientes naves, pero será difícil encontrar al hombre que ocupe el puesto de Grau, hombres tales no son a menudo hallados en ninguna parte...".

Tanto lo escrito por "El Heraldo" de Nueva York como por el representante del gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica en el Perú, Isaac Christiancy, tenían el carácter de premonitorio porque en el terreno de los hechos el *Huáscar* en manos chilenas jamás repetiría sus momentos de honor y gloria.

Cuando Theodore Roosevelt, ex-Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica (1901-1909), visitó a la Armada Chilena en Noviembre de 1913, estando a bordo del Crucero *O'Higgins* y ante el almirantazgo chileno dijo: "Necesito hacer una peregrinación para visitar el monitor *Huáscar*, el más famoso y recordado blindado que haya existido y en el cual se ejecutaron los actos de heroísmo mayores que jamás se han hecho en

otro blindado de cualquier nación del mundo". Obviamente que Roosevelt se refería al *Huáscar* peruano y no al *Huáscar* manejado, sin pericia marinera y sin respetar el código de honor naval, por los chilenos. Respecto a las correrías del *Huáscar*, el historiador chileno Benjamín Vicuña Mackena, escribe el siguiente testimonio: "Las frecuentes, atrevidas y sobre todo impunes excursiones del *Huáscar* en las costas de Chile comenzaban a producir en el ánimo del país un sentimiento de rubor parecido al de la estupefacción, y en el cerebro de sus mandatarios una emoción semejante al vértigo.

Era imposible someterse por más largo tiempo a aquella perenne vergüenza y soportar que un buque mal marinero y tres veces menos guerrero que cualquiera de nuestros blindados, viniese a manera de capricho o de mofa a retarnos en nuestros propios puertos".

Jacinto López, historiador venezolano, escribió acerca del *Huáscar*: "Mientras este sólo buque peruano, el *Huáscar* subsistiese; mientras el *Huáscar* estuviera en el mar, mientras Grau estuviera en el *Huáscar*, Chile no desembarcaría un solo soldado en territorio peruano y las hordas de la conquista se pudrirían en Valparaíso y Antofagasta en la larga espera del desenlace de la guerra del *Huáscar* contra toda la escuadra chilena. Este es un hecho sin precedente en la historia de las guerras navales del mundo entero, el *Huáscar* prestó servicios incomparables. El sólo hizo la guerra naval. El sólo protegió al Perú contra la invasión".

Recordemos también, entre muchos otros, al presidente José Luis Bustamante y Rivero, que dijo de Grau: "La dimensión de vuestra hazaña se ha agrandado en el tiempo. En la lejana perspectiva es Angamos un símbolo de gigantes contornos y de perennes enseñanzas..".

Y, nuestro historiador Jorge Basadre, que escribió: "Como del carbón sale el diamante, así de la negrura de esta guerra sale Grau. (...). Al estudiar lo que hizo, preciso es recordar con qué elementos trabajó y cabe preguntar qué hubiera sido del Perú con Grau en un barco como el Cochrane o el Blanco Encalada...".

CAPÍTULO XIV

HIMNOS MILITARES

HIMNO DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

Himno, que en realidad se llama "Gloriosa Marina Peruana", cuya letra y música escribiera, en el año 1974, el señor Capitán de Navío Francisco QUIROS Tafur. Es el emblema sonoro de la Marina de Guerra del Perú que fortalece los lazos de unión de quienes forman la familia naval.

CORO

Mar peruano, escenario milenario
de bronceados marineros
que en la esencia de tu sal,
nos legaron para siempre aquel dominio
que preserva, en su destino,
nuestra Armada Nacional.

ESTROFAS

I

La gloriosa Marina Peruana
conserva la llama de la tradición,
pues al ir patrullando sus aguas,
tarea sagrada, eterna misión,
Miguel Grau continúa presente
sobre el puente del "Huáscar" sin par.
El centauro, nobleza y acero,
¡mejor marinero jamás tuvo el mar!

II

En los hombres que guardan memoria,
acciones de gloria, cual tuvo Noel,
si les toca su hora en la historia,
sabrán ser sublimes, así como él.
La Marina, por ellos existe,
y por ellos ha de perdurar,
cual los firmes colores que viste:
¡el oro del sol y el azul de su mar!

HIMNO DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ

La letra del "Himno de la Fuerza Aérea del Perú" es la siguiente:

CORO

Arriba, siempre arriba,
las alas vencedoras
despleguemos triunfantes
en busca del ideal.
Arriba, siempre arriba,
hasta alcanzar la gloria,
cual lo hizo Jorge Chávez
en su vuelo triunfal,
inspirando a Quiñones
en su hazaña inmortal.

ESTROFA

Legiones del aire,
cuidemos en los cielos
a nuestra hermosa Patria
con orgullo y valor,
y velemos que siempre
en todo el territorio
bata invicta su ala
nuestro gran bicolor.

HIMNO DEL EJÉRCITO DEL PERÚ

La letra del "Himno del Ejército del Perú" es la siguiente:

El ejército unido a la historia
por fecunda y viril tradición,
se corona con lauros de gloria
al forjar una libre nación.

Evocando un pasado glorioso
del Incario su antiguo esplendor,
Ayacucho, Junín, Dos de Mayo
libertad conquistó con valor.

Zarumilla, La Breña y Arica
gestas son que a la historia legó
Bolognesi ¡oh, sublime soldado!
por patrono ejemplar te aclamó.

Las fronteras altivo defiende
cual guardián del honor nacional
de su pueblo recibe las armas
y es bastión de justicia social.

Soy soldado que en filas milito
y un deber tengo yo que cumplir,
a la patria vivir consagrado
y por ella luchar a morir.

CAPÍTULO XV

HIMNOS NAVALES

HIMNO A GRAU

La letra del "Himno a Grau" esta compuesta de las siguientes estrofas:

CORO

¡Gloria a Grau, quien triunfante pasea
por los mares, el Patrio Pendón bicolor!
¡Gloria a Grau, quien triunfante pasea
por los mares, el Patrio Pendón!
Que cual llama sagrada flamea,
entre el humo y el tronar del cañón. (Bis)

I

Es altar cada pecho peruano
donde se alza su imagen bendita;
nuestras mentes conservan escrita,
su memoria, con limpio fulgor.

II

Que al vibrar los belígeros bronces,
en la lucha tenaz se agiganta,
de la patria la enseña levanta,
y la cubre de lauros y honor.

HIMNO DE LA FUERZA DE SUPERFICIE

La letra del "Himno de la Fuerza de Superficie" esta compuesta por las estrofas que a continuación se indican:

Coro

Fuerza de superficie guerrera,
símbolo de poder naval,
que en los mares representa
el orgullo de la nación. (Bis)

I

Valor y gloria heredaste,
del "Huáscar y de la Unión",
ejemplo bravío dejaste,
para toda generación. (Bis)

II

En el mar de Grau con coraje,
llena de orgullo el corazón,
brindando sentido homenaje
al combatiente por tradición. (Bis)

HIMNO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS

El autor de la letra y música del "Himno de la Fuerza de Submarinos" fue el Capitán de Navío Francisco Quiros Tafur, y es el siguiente:

I

Los submarinistas todos son
muchachos de temple y corazón,
tienen por lema trabajar y conservar,
muy alto su pabellón. (Bis)

II

¡Puesto de combate en inmersión!
desde el periscopio la señal,
suena con timbre musical; con precisión
todo comienza a funcionar. (Bis)

Coro

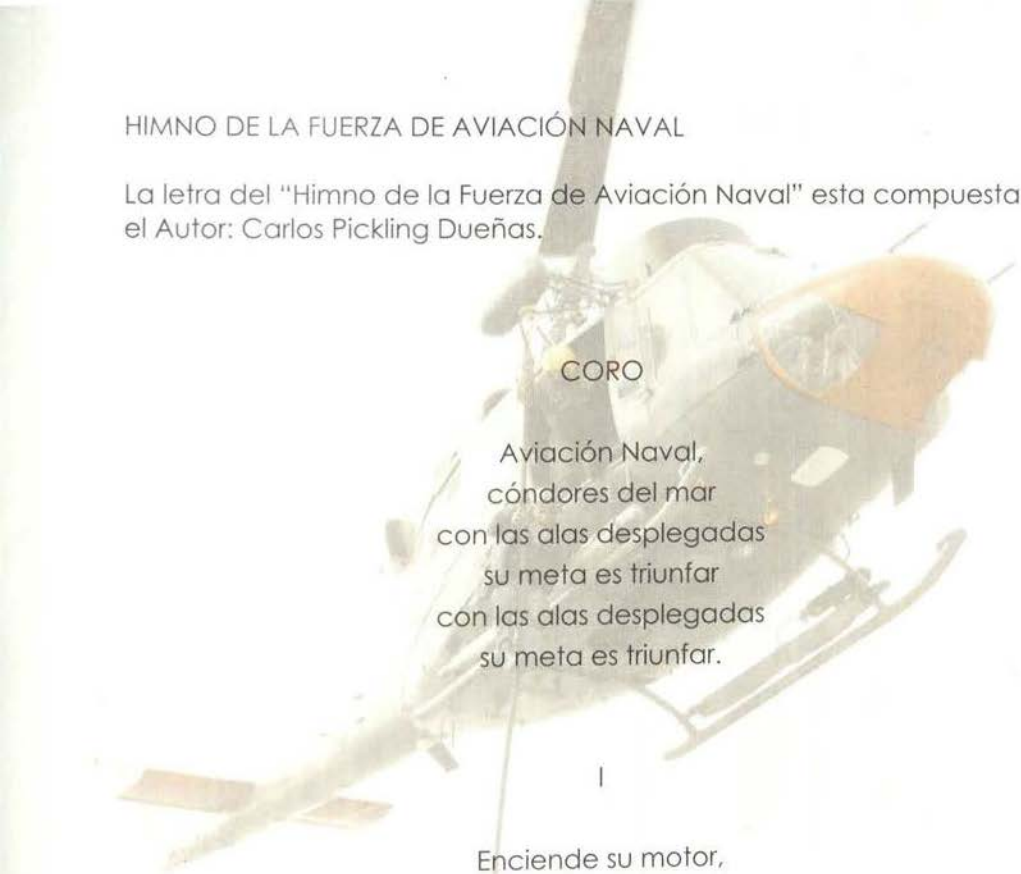
Ábranse las Kingston, cierra la inducción,
luego la escotilla, abre evacuación,
avante los motores, planos a bajar
a 60 metros de profundidad.

III

Nos gusta navegar debajo de la mar
y sentir que optimista trabaja el corazón,
en nuestra institución todo es cooperación,
¡viva la Armada Nacional que siempre está
lista para acción!.

HIMNO DE LA FUERZA DE AVIACIÓN NAVAL

La letra del "Himno de la Fuerza de Aviación Naval" esta compuesta por el Autor: Carlos Pickling Dueñas.



CORO

Aviación Naval,
cóndores del mar
con las alas desplegadas
su meta es triunfar
con las alas desplegadas
su meta es triunfar.

I

Enciende su motor,
oye su bramar,
metal bajo tensión,
listos a volar.
Navega sobre el mar
explora con tesón,
ante el enemigo
actúa con valor,
en zona de peligro
destruye al invasor.



HIMNO DE LA FUERZA DE INFANTERÍA DE MARINA

El autor de la letra y música del "Himno de la Fuerza de Infantería de Marina" fue el Capitán de Navío Francisco Quiros Tafur, y es el siguiente:

I

Yo soy Infante de Marina
y tengo el orgullo por llevar
la sal del mar entre mis venas
que en las aguas he de dejar.

II

Yo soy Infante de Marina
anfibio que nació de Grau
y de los bravos que pelearon
así en Arica como en Abtao.

CORO

¡Suena el clarín, ruge el cañón
ha comenzado la acción!
Es la misión: desembarcar, unir la tierra y el mar,
y en todo ese fragor, despliega un batallón,
flameando el blanco y rojo pabellón.

III

Igual que el sol y las estrellas
revelan vida por su luz,
el corazón de cada Infante
luce vibrante por su Perú.

IV

Acción al toque de batalla,
valor al fuego del cañón,
que no hay guerrero de más talla,
como el Infante de la Naval.

CORO

¡Suena el clarín, ruge el cañón
ha comenzado la acción!
Es la misión: desembarcar, unir la tierra y el mar,
y en todo ese fragor, despliega un batallón,
flameando el blanco y rojo pabellón.

HIMNO DE LA FUERZA DE OPERACIONES ESPECIALES

La letra del "Himno de la Fuerza de Operaciones Especiales" es la siguiente:

I

Somos la Fuerza de Operaciones Especiales,
que servimos a la Patria con tesón
aún a costa de nuestras vidas
en nuestra sagrada misión.

CORO

Nuestro lema es conciencia,
nuestra arma decisión,
nuestra vista el objetivo,
nuestro canto ¡Viva el Perú!

II

Llevaremos adelante a nuestra Patria
con el deseo de victoria o retorno,
¡Oh Dios!, no nos permitas el retorno
sin antes concedernos la victoria.

III

Si daremos en pago nuestras vidas
la ofrendaremos comos buenos peruanos
y dada la confianza que la Patria
depositó en Operaciones Especiales.

CORO

Nuestro lema es conciencia,
nuestra arma decisión,
nuestra vista el objetivo,
nuestro canto ¡Viva el Perú!

HIMNO DEL CUERPO DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS

El autor de la letra del "Himno del Cuerpo de Capitanías y Guardacostas" es el Capitán de Fragata SGC Jorge Filinich Espinoza y de la música el Técnico Segundo Mús. Juan Dedios Dedios, y es el siguiente:

CORO

Escuchad la sublime armonía
que nos trae el rugido del mar,
Guardacostas proa al triunfo,
paladines de la paz.

Nuestro norte es servir a la patria,
del peligro sus aguas librar,
los escudos con anclas cruzadas
cubren ya todo el flanco del mar.
Los escudos con anclas cruzadas
Cubren ya todo el flanco del mar.

ESTROFA

Herederos somos de la gloria
que forjaron los héroes del mar,
donde sigue brillando la estela
que dejaron Grau y San Martín.

Hoy nos toca Guardacostas
nuestra batalla librar,
pabellón peruano en alto,
caballeros a triunfar.

CAPÍTULO XVI

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES

CONTENIDO

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes tiene el siguiente contenido:

PARTE A.- GENERALIDADES

REGLA 1. Ámbito de aplicación
REGLA 2. Responsabilidad
REGLA 3. Definiciones generales

PARTE B.- REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

SECCIÓN I. CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CUALQUIER CONDICIÓN DE VISIBILIDAD

REGLA 4. Ámbito de aplicación
REGLA 5. Vigilancia
REGLA 6. Velocidad de seguridad
REGLA 7. Riesgo de abordaje
REGLA 8. Maniobras para evitar el abordaje
REGLA 9. Canales angostos
REGLA 10. Dispositivos de separación del tráfico

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

REGLA 11. Ámbito de aplicación
REGLA 12. Buques de vela
REGLA 13. Buque que alcanza
REGLA 14. Situación "de vuelta encontrada"
REGLA 15. Situación "de cruce"
REGLA 16. Maniobra del buque que "cede el paso"
REGLA 17. Maniobra del buque que "sigue a rumbo"
REGLA 18. Obligaciones entre categorías de buques

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

REGLA 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida

PARTE C.- LUCES Y MARCAS

REGLA 20. Ámbito de aplicación
REGLA 21. Definiciones
REGLA 22. Visibilidad de las luces
REGLA 23. Buques de propulsión mecánica en navegación
REGLA 24. Buques remolcando y empujando
REGLA 25. Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo
REGLA 26. Buques de pesca
REGLA 27. Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida
REGLA 28. Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado
REGLA 29. Embarcaciones de práctico
REGLA 30. Buques fondeados y buques varados
REGLA 31. Hidroaviones

PARTE D.- SEÑALES ACÚSTICAS Y LUMINOSAS

REGLA 32. Definiciones
REGLA 33. Equipo para señales acústicas
REGLA 34. Señales de maniobra y advertencia
REGLA 35. Señales acústicas en visibilidad reducida
REGLA 36. Señales para llamar la atención
REGLA 37. Señales de peligro

PARTE E.- EXENCIONES

REGLA 38. Exenciones
Anexo I.- Posición y características técnicas de las luces y marcas
Anexo II.- Señales adicionales para buques de pesca que se encuentren pescando muy cerca unos de otros
Anexo III.- Detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas
Anexo IV.- Señales de Peligro

REGLAS PARA PREVENIR ABORDAJES EN LA MAR (1972)

Incluye: correcciones y enmiendas realizadas hasta la fecha; y la RESOLUCIÓN A.910 (22) APROBADA EL 29 DE NOVIEMBRE DE 2001.

Este capítulo debe servir de referencia y guía a todo el Personal Naval y de manera especial a aquel que cubre guardia en el puente de las unidades de superficie y submarinas. Aquí están condensadas las "Reglas Internacionales para Prevenir Abordajes en la Mar". Estas Reglas entraron en vigor el 1° de Enero 1976, después de haber sido aprobadas en la Conferencia Internacional sobre la Revisión del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.

A. GENERALIDADES

Regla 1

ÁMBITO DE APLICACIÓN

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.

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 en misión especial, no pueda cumplir plenamente lo dispuesto en alguna 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 aproximadamente posible de este reglamento respecto a dicho buque.

Regla 2

RESPONSABILIDAD

a. Ninguna disposición del presente Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capítulo o a la dotación 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 3

DEFINICIÓN GENERAL

A los efectos de este Reglamento, excepto cuando se indique lo contrario:

a. La palabra "buque" designa a toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidro

aviones, utilizadas o que pueden ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.

b. La expresión "buque de propulsión mecánica" significa todo buque movido por una máquina.

c. La expresión "Buque vela" significa todo buque navegando a vela siempre que su maquinaria propulsora, caso de llevarla, no se esté utilizando.

d. La expresión "buque dedicado a la pesca" significa todo buque que esté pescando con redes, líneas, aparejos de arrastre u otros artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad; esta expresión no incluye a los buques que pesquen con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.

e. La palabra "hidroavión" designa a toda aeronave proyectada para maniobrar sobre las aguas.

f. La expresión "buque sin gobierno" significa todo buque que por cualquier circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida por este Reglamento, y por consiguiente; no puede apartarse de la derrota de otro buque.

g. La expresión "buque con capacidad de maniobra restringida" significa todo buque, debido a la naturaleza de su trabajo, tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida por este Reglamento y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque. La expresión "buques con capacidad de maniobra restringida" incluirá pero no se limitará a:

(1) Buques dedicados a colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o conductos submarinos.

(2) Buques dedicados a dragados, trabajos hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas.

(3) Buques en navegación que estén haciendo combustible o transbordando carga, provisiones o personas.

(4) Buques dedicados al lanzamiento o recuperación de aeronaves.

(5) Buques dedicados a operaciones de limpieza de minas.

(6) 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.

h. La expresión "buque restringido por su calado" significa un buque de propulsión mecánica que, por razón de su calado en relación con la profundidad disponible de agua, tiene muy restringida su capacidad de apartarse de la derrota que está siguiendo.

i. La expresión "en navegación" se aplica a un buque que no esté ni fondeado, ni amarrado a tierra, ni varado.

j. Por "eslora" y "manga" se entenderá la eslora total y la manga máxima del buque.

k. Se entenderá que los buques están a la vista uno del otro únicamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro.

l. La expresión "visibilidad reducida" significa toda condición en que la visibilidad está disminuida por niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceros, tormentas de arena de cualesquiera otras causas análogas.

m. La expresión "nave de vuelo rasante" designa una nave multimodal que, en su modalidad de funcionamiento principal, vuela muy cerca de la superficie aprovechando la acción del efecto de superficie.

B. REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

SECCIÓN I

CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CUALQUIER CONDICIÓN DE VISIBILIDAD

Regla 4

AMBITO DE APLICACIÓN

Las Reglas de la presente Sección se aplicarán en cualquier condición de visibilidad.

Regla 5

VIGILANCIA

Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plena mente la situación y el riesgo de abordaje.

Regla 6

VELOCIDAD DE SEGURIDAD

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

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

a) En todos los buques:

(1) El estado de visibilidad.

(2) La densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase.

(3) La maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento.

(4) De noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias.

(5) El estado del viento, mar y corriente, y la proximidad de peligros para la navegación.

(6) El calado en relación con la profundidad disponible de agua.

b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:

(1) Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar.

(2) Toda restricción impuesta por la escala que este siendo utilizada en el radar.

(3) El efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia.

(4) La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielo y otros objetos flotantes.

(5) El número, situación y movimiento de los buques detectados por radar.

(6) La evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se halla y los buques u otros objetos próximos.

Regla 7

RIESGO DE ABORDAJE

a. Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga 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 evitará las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar. Para determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

(1) Se considerará que existe el riesgo, si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.

(2) En algunos casos, puede existir riesgo 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 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 pasando 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.

f. (1) Los buques que en virtud de cualquiera de las presentes reglas estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque maniobrarán prontamente, cuando así lo exijan las circunstancias, a fin de dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque.

(2) Los buques que estén obligados a no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen al otro buque con riesgo de que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras, respetarán rigurosamente lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

(3) Cuando los dos buques que se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en las reglas de la presente Parte.

Regla 9

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.

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 o 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. (1) 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) (1) y maniobrando para permitir el adelantamiento con seguridad. Si abriga dudas podrá usar la señal acústica prescrita en la Regla 34 d).

(2) 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 DE TRÁFICO

a. La presente regla se aplica a los dispositivos de separación del tráfico aprobados por la Organización y no exime a ningún buque de las obligaciones contraídas en virtud de otras reglas.

b. Los buques que utilicen un dispositivo de separación del tráfico deberán:

(1) Navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía.

(2) En lo posible, mantener su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación del tráfico.

(3) 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.

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. (1) Los buques que puedan navegar con seguridad por la vía de circulación adecuada de un dispositivo de separación del tráfico no utilizarán la zona de navegación costera adyacente.

Sin embargo, los buques de eslora inferior a 20 m., los buques de vela y los buques dedicados a la pesca podrán utilizar la zona de navegación costera.

(2) No obstante lo dispuesto en el sub-párrafo d) (1), los buques podrán utilizar una zona de navegación costera cuando estén en ruta hacia o desde un puerto, una instalación o estructura mar adentro, una estación de prácticos o cualquier otro lugar situado dentro de la zona de navegación costera, o bien para evitar un peligro inmediato.

e. Los buques que no están 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:

(1) En caso de emergencia para evitar un peligro inmediato.

(2) Para dedicarse a la pesca en una zona de separación.

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.

SECCIÓN II

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

Regla 11

AMBITO DE APLICACIÓN

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

Regla 12

BUQUE 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:

(1) Cuando cada uno de ellos reciba al viento por bandas contrarias, el que lo reciba por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro.

(2) 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.

(3) 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 del barlovento 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.

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 este 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 o casi 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, observación 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"

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 cortarle la proa.

Regla 16

MANIOBRA DEL BUQUE QUE "CEDE EL PASO"

Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro buque, maniobrará, 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. (1) Cuando uno de dos buques deba mantener apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad.

(2) 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) (2) de esta Regla, 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 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 BUQUE

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:

(1) Un buque sin gobierno

(2) Un buque con capacidad de maniobra restringida

(3) Un buque dedicado a la pesca

(4) Un buque de vela.

b. Los buques de vela, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

(1) Un buque sin gobierno

(2) Un buque con capacidad de maniobra restringida

(3) 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:

(1) Un buque sin gobierno

(2) Un buque con capacidad de maniobra restringida.

d. (1) 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.

(2) 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.

f. (1) Cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante se mantendrán bien alejadas de todos los demás buques y evitarán entorpecer la navegación de éstos.

(2) Las naves de vuelo rasante que naveguen por la superficie del agua cumplirán lo dispuesto en las reglas de la presente parte como si fueran buques de propulsión mecánica.

SECCIÓN III

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 maniobrará 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:

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 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.

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, fijados 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.

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

f. La "luz centellante" es una luz que produce centellante a intervalos regulares, con una frecuencia de 120 o más centellante por minutos.

Regla 22

VISIBILIDAD DE LAS LUCES

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

(1) Un cambio de rumbo a babor, para un buque situado a proa del través, salvo que el otro buque este siendo alcanzado.

(2) 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.

C. LUCES Y MARCAS

Regla 20

AMBITO 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 aquellas que no pueden 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 marcadas deberán cumplirse de día.

e. Las luces y marcas mencionadas en estas Reglas cumplirán las especificaciones del Anexo I de este Reglamento.

a) En los buques de eslora igual o superior a 50 metros:

(1) Luz de tope, 6 millas

(2) Luz de costado, 3 millas

(3) Luz de alcance, 3 millas

(4) Luz de remolque, 3 millas

(5) Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 3 millas.

b) En los buques de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 50 metros:

(1) Luz de tope, 5 millas, pero si la eslora del buque es inferior a 20 metros, 3 millas.

(2) Luz de costado, 2 millas.

(3) Luz de alcance, 2 millas

(4) Luz de remolque, 2 millas

(5) Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.

c) En los buques de eslora inferior a 12 metros:

(1) Luz de tope, 2 millas

(2) Luz de costado, 1 milla

(3) Luz de alcance, 2 millas

(4) Luz de remolque, 2 millas

(5) Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.

d) En los buques u objetos remolcados poco visibles y parcialmente sumergidos:

(1) Luz blanca, todo horizonte, 3 millas.

Regla 23

BUQUES DE PROPULSIÓN MECÁNICA, EN NAVEGACIÓN

a. Los buques de propulsión mecánica en navegación exhibirán:

(1) Una luz de tope a proa

(2) Una segunda luz de tope, a popa y más alta que la proa, exceptuando a los buques de menos de 50 metros de eslora, que no tendrán obligación de exhibir esta segunda luz, aunque podrán hacerlo.

(3) Luces de costado

(4) 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 centellos todo horizonte.

c. Únicamente cuando despeguen, aterricen o vuelen cerca de la superficie, las naves de vuelo rasante exhibirán, además de las luces prescritas en el párrafo a) de la presente regla, una luz roja centellante todo horizonte de gran intensidad.

d. (1) 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.

(2) 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.

(3) En los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros, la luz 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 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:

   (1) En lugar de la luz prescrita en los apartados (1) o (2) 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 a proa, según una línea vertical.

   (2) Luces de costado.

   (3) Una luz de alcance.

   (4) Una luz de remolque en línea vertical y por encima de la luz de alcance.

   (5) Una marca bicónica en el lugar más visible cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.

b. Cuando un buque que empuje a un buque empujado estén unidos mediante una conexión rígida formando una unidad compuesta, serán considerados como un buque 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:

   (1) En lugar de la luz prescrita en los apartados (1) o (2) de la Regla (a), 2 luces de tope en una línea vertical.

   (2) Luces de costado.

   (3) Una luz de alcance.

d. Los buques de propulsión mecánica a los que sean de aplicación los párrafos (a) o (c) anteriores, cumplirán también con la Regla 23 ((a) (2)).

e. Todo buque u objeto remolcado distinto de lo que se menciona en el párrafo (g) de esta Regla exhibirá:

(1) Luces de costado.

(2) Una luz de alcance.

(3) 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, habrán de iluminarse como si fueran un solo buque:

(1) Un buque que sea empujado hacia proa, sin que llegue a constituirse una unidad compuesta, exhibirá luces de costado en el extremo de proa.

(2) 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 y objetos en los que se den esas mismas circunstancias, exhibirán:

(1) Cuando su anchura sea igual o superior 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.

(2) Cuando su anchura sea igual o superior a 25 metros, 2 luces blancas todo horizonte adicionales en los puntos extremos de esa anchura o cerca de estos.

(3) Cuando su longitud sea superior a 100 metros, luces blancas todo horizonte adicionales entre las luces prescritas en los apartados (1) y (2), de modo que la distancia entre luces no exceda de 100 metros.

(4) Una marca bicónica en el extremo popel del último buque u objeto remolcado o cerca de ese extremo 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) o (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 la luces prescritas en los párrafos (a) o (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 necesita ayuda.

Se tomarán todas las medidas posibles para indicar la naturaleza de la conexión existente entre el buque remolcador y el buque remolcado, tal como se autoriza en la Regla 36 en particular iluminando el cable de remolque.

Regla 25

BUQUE DE VELA EN NAVEGACIÓN Y EMBARCACIONES DE REMO

a. Los buques de vela en navegación exhibirán:

(1) Luces de costado

(2) 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. (1) Las embarcaciones de vela de eslora inferior a 7 metros exhibirán, si es posible, las luces prescritas en el párrafo (a) o (b) de esta Regla, pero si no lo hacen, deberán tener en 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.

(2) Las embarcaciones de remos podrán exhibir las luces prescritas en esta Regla para los buques de vela, pero si no lo hacen, deberán tener en 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.

Regla 26

BUQUES DE PESCA

a. Los buques dedicados a la pesca, ya sea en navegación o fondeados, exhibirán solamente las luces y marcas prescritas en esta Regla.

b. Los buques dedicados a la pesca de arrastre, es decir, remolcando a través del agua redes de arrastre u otras artes de pesca, exhibirán:

(1) Dos luces todo horizonte en línea vertical, verde la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro.

(2) Una luz de tope a popa y más elevada que la luz verde todo horizonte; los buques de eslora inferior a 50 metros no tendrán obligación de exhibir esta luz, pero podrán hacerlo.

(3) Cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una de alcance.

c. Los buques dedicados a la pesca, que no sea pesca de arrastre, exhibirán:

(1) Dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro.

(2) Cuando el aparejo largado se extiende más de 150 metros medidos horizontalmente a partir del buque, una luz blanca todo horizonte o un cono con el vértice hacia arriba, en la dirección del aparejo.

(3) Cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.

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

e. Cuando no estén dedicados a la pesca, los buques no exhibirán las luces y marca prescritas en esta Regla, sino únicamente las prescritas para los buques de su misma eslora.

Regla 27

BUQUE SIN GOBIERNO O CON CAPACIDAD DE MANIOBRA RESTRINGIDA

a. Los buques sin gobierno exhibirán:

(1) Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible.

(2) Dos bolas o marcas similares en línea vertical, en el lugar más visible.

(3) Cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.

b. Los buques que tengan su capacidad de maniobra restringida, salvo aquéllos dedicados a operaciones de limpieza de minas, exhibirán:

(1) Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas luces serán rojas y la luz central será blanca.

(2) Tres marcas en línea vertical en el lugar más visible. La más elevada y la más baja de estas marcas serán bolas y la marca central será bicónica.

(3) Cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en el apartado (1), una o varias luces de tope, luces de costado y una luz de alcance.

(4) Cuando estén fondeados, además de las luces o marcas prescritas en los apartados (1) y (2), las luces o marcas prescritas en la Regla 30.

c. Los buques de propulsión mecánica dedicados a una operación de remolque que restrinja en extremo tanto la capacidad del buque remolcador como la de su remolque para apartarse de su derrota exhibirán, además de las luces o las marcas prescritas en la Regla 24 (a), las luces o las marcas prescritas en los párrafos (b) 1 y (b) 2 de esta Regla.

d. Los buques dedicados a operaciones de dragado o submarinos, que tengan su capacidad de maniobra restringida, exhibirán las luces y marcas prescritas en los apartados (1), (2) y (3) del párrafo (b) de esta Regla y, cuando haya una obstrucción, exhibirán además:

(1) Dos luces rojas todo horizonte a dos bolas en línea vertical, para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción.

(2) Dos luces verdes todo horizonte o dos mareas bicónicas en línea vertical para indicar la banda por la que puede pasar otro buque.

(3) Cuando estén fondeados, las luces o marcas prescritas en este párrafo en lugar de las luces o la marca prescrita en la Regla 30.

e. Cuando debido a las dimensiones del buque dedicado a operaciones de buceo resulte imposible exhibir todas las luces y marcas prescritas en el párrafo (d) de esta Regla, se exhibirán:

(1) Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La más alta y la más baja de esas luces serán rojas y la luz central será blanca.

(2) Una reproducción en material rígido, y de altura no inferior a un metro, de la bandera "A" del Código Internacional. Se tomarán medidas para garantizar su visibilidad en todo el horizonte.

f. Los buques dedicados a operaciones de limpieza de minas, además de las luces prescritas para los buques de propulsión mecánica en la Regla 23 o de las luces o la marca prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados, según proceda, exhibirán tres luces verdes todo horizonte o tres bolas. Una de estas luces o marcas exhibirán en la parte superior del palo de más de proa y las otras dos una en cada uno de los paneles de la verga de dicho palo. Estas luces o marcas indican que es peligroso para otro buque acercarse a menos de 1,000 metros del buque dedicado a limpieza de minas.

g. Los buques de menos de 12 metros de eslora, salvo los dedicados a operaciones de buceo, no tendrán obligación de exhibir las luces y marcas prescritas en esta Regla.

h. Las señales prescritas en esta Regla no son las señales de buques en peligro que necesiten ayuda. Dichas señales se encuentran en el Anexo IV de este Reglamento.

Regla 28

BUQUES DE PROPULSION MECÁNICA RESTRINGIDA POR SU CALADO

Además de las luces prescritas en la Regla 23, para los buques de propulsión mecánica, todo buque restringido por su calado podrá exhibir en el lugar más visible, tres luces rojas todo horizonte en línea vertical, o un cilindro.

Regla 29

EMBARCACIONES DE PRÁCTICO

a. Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:

(1) En la parte superior del palo, o cerca de ella, dos luces todo horizonte en línea vertical, siendo blanca la superior y roja la inferior.

(2) Cuando se encuentren en navegación, además, las luces de costado y una luz de alcance.

(3) Cuando estén fondeados, además de las luces prescritas en el apartado (1), la luz, las luces o la marca prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados.

b. Cuando no esté en servicio de practicaje, la embarcación del práctico exhibirá las luces y mareas prescritas para las embarcaciones de su misma eslora.

Regla 30

BUQUES FONDEADOS Y BUQUES VARADOS

a. Los buques fondeados exhibirán en el lugar más visible:

(1) En la parte de proa, una luz blanca todo horizonte o una bola.

(2) En la popa, o cerca de ella, y a una altura inferior a la de la luz prescrita en el apartado, una luz blanca todo horizonte.

b. Los buques de eslora inferior a 50 metros podrán exhibir una luz blanca todo horizonte en el lugar más visible, en vez de las luces prescritas en el párrafo (a).

c. Los buques fondeados podrán utilizar sus luces de trabajo o equivalentes, para iluminar sus cubiertas. En los buques de 100 metros de eslora o más, la utilización de las mencionadas luces será obligatoria.

d. Además de las luces prescritas en los párrafos (a) o (b) de esta Regla un buque varado exhibirá, en el lugar más visible:

(1) Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical

(2) Tres bolas en línea vertical

e. Las embarcaciones de menos de 7 metros de eslora cuando estén fondeadas en un lugar que no esté dentro ni cerca de un paso o canal angosto, fondeadero o zona de navegación frecuente, no tendrá obligación de exhibir las luces o la marca prescritas en los párrafos (a) y (b) de esta Regla.

f. Los buques de menos de 12 metros de eslora, cuando estén varados no tendrán obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los apartados (1) y (2) del párrafo (d) de esta Regla.

Regla 31

HIDROAVIONES

Cuando a un hidroavión no le sea posible exhibir luces y marcas de las características y en las posiciones prescritas en las Reglas de este Parte, exhibirá luces y marcas que por sus características y situación, sean lo más parecidas posibles a las prescritas en esas Reglas.

D. SEÑALES ACÚSTICAS Y LUMINOSAS

Regla 32

DEFINICIONES

a. La palabra "pito" significa todo dispositivo que es capaz de producir las pitadas reglamentarias y que cumple con las especificaciones del Anexo III de este Reglamento.

b. La expresión "pitada corta" significa un sonido de una duración aproximada de un segundo.

c. La expresión "pitada larga" significa un sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos.

Regla 33

EQUIPOS PARA SEÑALES ACÚSTICAS

a. Los buques de eslora igual o superior a 12 metros irán dotados de un pito y una campana, y los buques de eslora igual o superior a 100 metros llevarán además un gong cuyo tono y sonido no

puede confundirse con el de la campana. El pito, la campana y el gong deberán cumplir con las especificaciones del anexo III de este Reglamento. La campana o el gong, o ambos, podrán ser sustituidos por otro equipo que tenga las mismas características acústicas respectivamente, a condición de que siempre sea posible hacer manualmente las señales acústicas prescritas.

b. Los buques de eslora inferior a 12 metros no tendrán obligación de llevar los dispositivos de señales acústicas prescritas en el párrafo (a) de esta Regla, pero si no llevan deberán ir dotados de otros medios para hacer señales acústicas eficaces.

Regla 34

SEÑALES DE MANIOBRAS Y ADVERTENCIA

a. Cuando varios buques estén a la vista unos de otros, todo buque de propulsión mecánica en navegación, al maniobrar de acuerdo con lo autorizado o exigido por estas Reglas, deberá indicar su maniobra mediante las siguientes señales emitidas con el pito:

(1) Una pitada corta para indicar: "caigo a estribor"

(2) Dos pitadas cortas para indicar: "caigo a babor"

(3) Tres pitadas cortas para indicar: "estoy dando atrás"

b. Todo buque podrá complementar las pitadas reglamentarias del párrafo (a) de esta Regla mediante señales luminosas que se repetirán, según las circunstancias durante toda la duración de la maniobra:

(1) El significado de estas señales luminosas será el siguiente:

- Un destello: "caigo a estribor"

- Dos destellos: "caigo a babor"

- Tres destellos: "estoy dando atrás"

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

(3) Cuando se lleve, la luz utilizada para estas señales será una luz blanca todo horizonte visible a una distancia mínima de 5 millas, y cumplirá con las especificaciones del Anexo I del presente Reglamento.

c. Cuando dos buques se encuentren a la vista uno del otro en un paso o canal angosto:

(1) El buque que pretenda alcanzar al otro deberá, en cumplimiento de la Regla 9 (e) 1, indicar su intención haciendo las siguientes señales con el pito:

- Dos pitadas largas de una corta para indicar "pretendo alcanzarle por su banda de estribor"

- Dos pitadas largas seguidas de dos cortas para indicar "pretendo alcanzarle por la banda de babor"

(2) El buque que va a ser alcanzado indicará su conformidad en cumplimiento de la regla 9 (c) 1, haciendo la siguiente señal con el pito. Una pitada larga, una corta, una larga y una corta, en este orden.

d. Cuando varios buques a la vista unos de otros se aproximen, y por cualquier causa alguno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para evitar el abordaje, el buque en duda indicará inmediatamente esa duda emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas.

Esta señal podrá ser complementada con una señal luminosa de un mínimo de cinco destellos cortos y rápidos.

e. Los buques que se aproximen a un recodo o zona de un paso o canal en donde, por estar obstruida la visión, no pueden ver a otros buques, harán sonar una pitada larga. Esta señal contestada con una pitada larga por cualquier buque que se aproxime, que pueda estar dentro del alcance acústico al otro lado del recodo o atrás de la obstrucción.

f. Cuando los pitos estén instalados en un buque a una distancia entre si superior a 100 metros, se utilizará solamente uno de los pitos para hacer señales de maniobras y advertencia.

Regla 35

SEÑALES ACÚSTICAS EN VISIBILIDAD REDUCIDA

En las proximidades o dentro de una zona de visibilidad reducida, ya sea de día o de noche, las señales prescritas en esta Regla se harán en la forma siguiente:

a) Un buque de propulsión mecánica, con arrancada, emitirá una pitada larga a intervalos que no excedan de 2 minutos.

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

c) Los buques sin gobierno o con su capacidad de maniobra restringida, los buques restringidos por su calado, los buques de vela, los buques dedicados a la pesca y todo buque dedicado a remolcar o a empujar a otro buque, emitirán a intervalos que no excedan de 2 minutos, tres pitadas consecutivas, a saber, una larga seguida por dos cortas, en lugar de las señales prescritas en los párrafos 9(a) o (b) de esta Regla.

d) Los buques dedicados a la pesca, cuando estén fondeados, y los buques con capacidad de maniobra restringida que operen hallándose fondeados, emitirán en lugar de las señales prescritas en el párrafo (g) de esta Regla la señal prescrita en el párrafo (c) de esta Regla.

e) Un buque remolcado o, si se remolca más de uno, solamente el último del remolque, caso ir tripulado, emitirá a intervalos que no excedan de 2 minutos, cuatro pitadas consecutivas, a saber, una pitada larga seguida de tres cortas. Cuando sea posible, esta señal se hará inmediatamente después de la señal efectuada por el buque remolcador.

f) Cuando un buque que empuje y un buque que sea empujado tengan conexión rígida de modo que formen una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y harán las señales prescritas en los párrafos 9 (a) o (b) de esta Regla.

g) Un buque fondeado dará un repique de campana de unos 5 segundos de duración a intervalos que no excedan de 1 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, además, emitir tres pitadas consecutivas, a saber, una corta, una larga y una corta, para señalar su posición y la posibilidad de abordaje a un buque que se aproxime.

h) Un buque varado emitirá la señal de campana y en caso necesario la de gong prescrita en el párrafo (g) de esta Regla, y, además, dará tres golpes de campana claros y separados inmediatamente antes y después del repique rápido de la campana, todo buque varado podrá, además, emitir una señal de pito apropiado.

i) Un buque de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 20 metros, no tendrá obligación de emitir las señales de campana prescritas en los párrafos (g) y (h) de la presente Regla. No obstante, si no lo hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de dos minutos.

j) Un buque de eslora inferior a 12 metros no tendrá la obligación de emitir las señales antes mencionadas, pero, si no las hace, emitirá otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de dos minutos.

k) Una embarcación de práctico, cuando esté en servicio de practicaje, podrá emitir, además de las señales prescritas en los párrafos (a), (b) o (g) de esta Regla, una señal de identificación consistente en cuatro pitadas cortas.

Regla 36

SEÑALES PARA LLAMAR LA ATENCIÓN

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 de estas Reglas, o dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques.

Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. A los efectos de esta Regla se evitará la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, como las luces estroboscópicas.

Regla 37

SEÑALES DE PELIGRO

Cuando el buque esté en peligro y requiera ayuda, utlizará o exhibirá las señales descritas en el anexo IV de este Reglamento.

E. EXENCIONES

Regla 38

EXENCIONES

Siempre que cumplan con los requisitos del Reglamento Internacional para evitar los abordajes en el mar, 1960, los buques (o categorías de buques) cuya quilla haya sido puesta, o se encuentre en una fase análoga de construcción, antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, quedarán exentos del cumplimiento de este, en las siguientes condiciones:

a. La instalación de luces con los alcances prescritos en la Regla 22; hasta cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

b. La instalación de luces con las especificaciones sobre colores prescritas en la Sección 7 del Anexo I del presente Reglamento; hasta cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

c. El cambio de emplazamiento de las luces como consecuencia de la conversión de las medidas del sistema imperial al métrico, y de redondear las medidas: Exención permanente.

d. (1) El cambio de emplazamiento de las luces de tope en los buques de eslora inferior a 150 metros, como consecuencia de las especificaciones de la Sección 3 (a) del Anexo I del presente Reglamento: Exención permanente.

(2) El cambio de emplazamiento de las luces de tope en los buques de eslora inferior a 150 metros, como consecuencia de las especificaciones de la Sección 3 (a) del Anexo I del presente Reglamento: hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

e. El cambio de emplazamiento de las luces de tope como consecuencia de las especificaciones de la Sección 2 (b) del Anexo I del presente Reglamento: Hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

f. El cambio de emplazamiento de las luces de costado como consecuencia de las especificaciones de las Secciones 2 (g) y 3 (b) del Anexo I del presente Reglamento: Hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

g. Las especificaciones de las señales acústicas prescritas en el Anexo III del presente Reglamento: Hasta nueve años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

h. El cambio de emplazamiento de las luces todo horizonte como consecuencia de lo especificado en la Sección 9 (b) del Anexo I del presente Reglamento: Exención permanente.

ANEXO I

POSICIÓN Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS LUCES Y MARCAS

1. DEFINICIÓN

La expresión "altura por encima del casco" significa la altura sobre la cubierta corrida más elevada. Esta altura se medirá desde la posición que queda en línea vertical debajo del emplazamiento de la luz.

2. POSICIÓN Y SEPARACIÓN VERTICAL DE LAS LUCES

a. En los buques de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 20 metros, las luces de tope deberán ir colocadas de la siguiente forma:

(1) La luz de tope de proa, o a luz de tope si sólo lleva una, estará situada a una altura no inferior a seis metros por encima del casco, pero si la manga del buque es superior a seis metros, la luz irá colocada a una altura sobre el casco no inferior a la manga; sin embargo, no es necesario que dicha luz vaya colocada a una altura sobre el casco superior a doce metros;

(2) Cuando se lleven dos luces de tope, la de popa deberá estar por lo menos a 4,50 metros por encima de la de proa.

b. La separación vertical de las luces de tope de los buques de propulsión mecánica deberá ser tal que, en todas las condiciones normales de asiento, la luz de popa sea visible por encima y separada de la luz de proa, cuando se las observe desde el nivel del mar y a una distancia de 1000 metros a partir de la roda.

c. En un buque de propulsión mecánica de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a los 20 metros, la luz de tope deberá estar colocada a una altura sobre la regala no inferior a 2,5 metros.

d. Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán llevar su luz más elevada a una altura inferior a 2,5 metros sobre la regala. Pero si llevan una luz de tope además de las luces de costado y de la luz de alcance, o si llevan la luz todo horizonte prescrita en la Regla 23 e) (1) además de las luces de costado, la luz de tope o la luz todo horizonte deberá estar por lo menos a 1 metro por encima de las luces de costado.

e. Una de las dos o tres luces de tope prescritas para los buques de propulsión mecánica dedicados a remolcar o empujar a otro buque, irá colocada en la misma posición que la luz de tope de proa o que la luz de tope de popa; siempre que, si se llevan en el palo de popa, la luz de tope más baja de popa esté colocada por lo menos a 4,5 metros, verticalmente, por encima de la luz de tope de proa

f. (1) La luz o las luces de tope prescritas en la Regla 23 a) irán colocadas de forma que queden claras y por encima de

las restantes luces y obstrucciones, salvo en el caso indicado en el apartado.

(2) Cuando sea imposible llevar las luces todo horizonte prescritas en la Regla 27 b) (1) o en la Regla 28 por debajo de las luces de tope, se podrán llevar por encima de la luz o de las luces de tope de popa o verticalmente entre la luz o las luces de tope de proa y la luz o las luces de tope de popa, a condición de que, en este último caso, se cumpla con lo prescrito en la sección 3 c) del presente Anexo I.

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

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

i. Cuando las Reglas prescriban dos o tres luces colocadas según una línea vertical, irán separadas de la siguiente forma:

(1) En los buques de eslora igual o superior a 20 metros. tales luces irán colocadas con una separación no inferior a dos metros y la más baja de ellas a una altura no inferior a cuatro metros por encima del casco, salvo cuando se exija una luz de remolque.

(2) En los buques de eslora inferior a 20 metros tales luces estarán separadas entre si por una distancia no inferior a 1 metro y la más baja de ellas estará colocada a una altura no inferior a 2 metros por encima de la regala, salvo cuando esté prescrita una luz de remolque.

(3) Cuando se lleven tres luces, irán separadas a distancias iguales.

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

k. Si se llevan dos luces de fondeo, la luz de proa prescrita en la Regla 30 a) (1) no irá a menos de 4,50 metros por encima de la de popa. En los buques de eslora superior a 50 metros, la luz de fondeo de proa se colocará a una altura no inferior a seis metros por encima del casco.

3. POSICIÓN Y SEPARACIÓN HORIZONTAL DE LAS LUCES

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

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

c. Cuando las luces prescritas en la Regla 27 b) 1) o en la Regla 28 estén colocadas verticalmente entre la luz o las luces de tope de proa y la luz o las luces de tope de popa, esas luces todo horizonte se colocarán a una distancia horizontal no inferior a dos metros del eje longitudinal del buque en la dirección de babor a estribor.

4. DETALLES SOBRE EMPLAZAMIENTO DE LAS LUCES INDICADORAS DE DIRECCIÓN

EN BUQUES DEDICADOS A OPERACIONES DE PESCA, DRAGADO O SUBMARINAS

a. La luz indicadora de la dirección del aparejo largado desde un buque dedicado a operaciones de pesca, tal como prescribe la Regla 26 c) 2), estará situada a una distancia horizontal de dos metros como mínimo y seis metros como máximo de las dos luces roja y blanca todo horizonte. Dicha luz no estará colocada más alta que la luz blanca todo horizonte prescrita en la Regla 26 c) 1), ni más baja que las luces del costado.

b. Las luces y marcas que deben exhibir los buques dedicados a operaciones de dragado o submarinas para indicar la banda obstruida y/o la banda por la que se puede pasar con seguridad, tal como se prescribe en la Regla 27 d) 1) y 2) irán colocadas a la máxima distancia horizontal que sea posible, pero en ningún caso a menos de dos metros de las luces o marcas prescritas en la Regla 27 b) 1) y 2).

En ningún caso la más alta de dichas luces o marcas estará situada a mayor altura que la más baja de las tres luces o marcas prescritas en la citada Regla 27 b) 1) y 2).

5. PANTALLAS PARA LAS LUCES DE COSTADO

Las luces de costado de los buques de eslora igual o superior a 20 metros deberán ir dotadas, por la parte de crujía, de pantallas pintadas de negro mate y que satisfagan los requisitos de la Sección 9 del presente Anexo. En los buques de eslora inferior a 20 metros, las luces de costado cuando sean necesarias para cumplir con lo prescrito en la Sección 9 del presente Anexo, irán dotadas, por la parte de crujía, de pantallas de color negro mate. Cuando las luces de costado van en un farol combinado y utilizan un filamento vertical único con una división muy fina entre las secciones verde y roja, no es necesario instalar pantallas exteriores.

6. MARCAS

a. Las marcas serán negras y de las siguientes dimensiones:

(1) La bola tendrá un diámetro no inferior a 0,6 metros.

(2) El cono tendrá un diámetro de base no inferior a 0,6 metros y una altura igual a su diámetro.

(3) El cilindro tendrá un diámetro mínimo de 0,6 metros y una altura igual al doble de su diámetro.

(4) La marca bicónica estará formada por dos conos, como los definidos en el apartado anterior, unidos por su base.

b. La distancia vertical mínima entre marcas será de 1,5 metros.

c. En buques de eslora inferior a 20 metros se podrán utilizar marcas de dimensiones más pequeñas, pero que estén en proporción con el tamaño del buque, pudiéndose reducir también en proporción, la distancia que las separa.

7. ESPECIFICACIONES DE COLOR PARA LAS LUCES

La cromaticidad de todas las luces de navegación deberá adaptarse a las normas siguientes, las cuales quedan dentro de los límites del área del diagrama especificado para cada color por la Comisión Internacional del Alumbrado (CIE).

Los límites del área para cada color vienen dados por las coordenadas de los vértices, que son las siguientes:

i) Blanco:

X	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
Y	0,382	0,440	0,440	0,348	0,283	0,382

ii) Verde:

X	0,028	0,009	0,300	0,203
Y	0,385	0,723	0,511	0,356

iii) Rojo:

X	0,680	0,660	0,735	0,721
Y	0,320	0,320	0,265	0,259

iv) Amarillo:

X	0,612	0,618	0,575	0,575
Y	0,382	0,382	0,425	0,406

8. INTENSIDAD DE LAS LUCES

a) La intensidad luminosa mínima de las luces se calculará utilizando la fórmula:

$I = 3{,}43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-D}$

siendo:

I = La intensidad luminosa expresada en candelas bajo condiciónes de servicio.

T = Factor de umbral 2 x 10-7 lux.

D = Alcance de visibilidad (alcance luminoso) de la luz, en millas náuticas.

K = Transmisividad atmosférica.

Para las luces prescritas, el valor K será igual a 0,8, que corresponde a una visibilidad meteorológica de unas 13 millas náuticas.

b) En la tabla siguiente se dan varios valores derivados de la fórmula:

Alcance de visibilidad (Alcance luminoso) de la luz en millas náuticas D	**Intensidad luminosa de la luz en candelas para K=0,8 I**
1	0,9
2	4,3
3	12
4	27
5	52
6	94
NOTA: Se debe limitar la intensidad luminosa máxima de las luces de navegación para evitar deslumbramientos. No se logrará esta limitación mediante una regulación variable de la intensidad luminosa.	

9. SECTORES HORIZONTALES

a. Las luces de costado instaladas a bordo tendrán las intensidades mínimas requeridas en la dirección de la proa. Dichas intensidades decrecerán hasta quedar prácticamente anuladas entre uno y tres grados por fuera de los sectores prescritos.

b. Para las luces de alcance y las de tope, y a 22,5 grados a popa del través, las de costado, se mantendrán las

intensidades mínimas requeridas en un arco de horizonte de hasta cinco grados dentro de los límites de los sectores prescritos en la Regla 21. A partir de cinco grados, dentro de los sectores prescritos, la intensidad podrá decrecer en un 50 por 100 hasta los sectores señalados; a continuación deberá decrecer de forma continua hasta quedar prácticamente anulada a no más de cinco grados por fuera de los límites prescritos.

c. Las luces todo horizonte, excepto las luces de fondeo, prescritas en la Regla 30, que no precisan ir colocadas a gran altura sobre cubierta, estarán situadas de manera que no queden obstruidas por palos, masteleros o estructuras en sectores angulares superiores a seis grados.

d. Cuando no sea factible cumplir con lo dispuesto en el párrafo c de la presente sección exhibiéndose solamente una luz todo horizonte, se utilizarán dos luces todo horizonte convenientemente situadas o apantalladas de forma que parezcan una luz, en tanto que sea posible, a una distancia de una milla.

10. SECTORES VERTICALES

a. En los sectores verticales de las luces eléctricas, una vez instaladas éstas, a excepción de las luces instaladas en buques de vela, en movimiento deberá garantizarse que:

(1) Se mantiene por lo menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde cinco grados por encima de la horizontal hasta cinco grados por debajo de ella.

(2) Se mantiene por lo menos el 60 por 100 de la intensidad mínima prescrita desde 7,5 grados por encima de la horizontal hasta 7,5 grados por debajo de ella.

b. En el caso de los buques de vela, en movimiento en los sectores verticales de las luces eléctricas una vez instaladas éstas deberá garantizarse que:

(1) Se mantiene por lo menos la intensidad mínima prescrita a cualquier ángulo situado desde cinco grados por

encima de la horizontal hasta cinco grados por debajo de ella.

(2) Se mantiene por lo menos el 50 por 100 de la intensidad mínima prescrita desde 25 grados por encima de la horizontal hasta 25 grados por debajo de ella.

c. Cuando las luces no sean eléctricas, deberán cumplirse estas especificaciones lo más aproximadamente posible.

11. INTENSIDAD DE LAS LUCES NO ELÉCTRICAS

En lo posible, las luces no eléctricas deberán satisfacer las intensidades mínimas especificadas en la Tabla de la Sección 8.

12. LUZ DE MANIOBRA

No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 f) de este Anexo, la luz de maniobra descrita por la Regla 34 b) irá colocada en el mismo plano longitudinal que la luz o luces de tope y, siempre que sea posible, a una distancia vertical mínima de dos metros por encima de la luz de tope de proa, a condición de que vaya a una altura de no menos de dos metros por encima o por debajo de la luz de tope de popa. En los buques que sólo llevan una luz de tope, la luz de maniobra, si existe, irá colocada en el sitio más visible, separada no menos de dos metros en sentido vertical de la luz de tope.

13. NAVES DE GRAN VELOCIDAD

a. La luz de tope de las naves de gran velocidad se podrá colocar, en relación con la manga de la nave, a una altura inferior a la prescrita en el párrafo 2.a).1) del presente anexo, siempre que el ángulo de la base del triángulo isósceles formado por las luces de costado y la luz de tope, visto desde un costado, no sea inferior a 27o.

b. En las naves de gran velocidad de eslora igual o superior a 50 metros, la distancia vertical de 4,5 metros que, según lo prescrito en el párrafo 2.a).2) del presente anexo, ha de mediar entre la luz del palo trinquete y la del palo mayor podrá modificarse siempre y cuando dicha distancia no sea inferior a la determinada aplicando la fórmula siguiente:

$$y = \frac{(a + 17\,\acute{Y})C}{1000} + 2$$

donde:

y es la diferencia de la altura, en metros, entre la luz del palo mayor y la luz del palo trinquete.

a es la altura de la luz del palo trinquete, en metros, por encima de la superficie del agua, en condiciones de servicio.

Ý es el asiento, en grados, en condiciones de servicio.

C es la distancia horizontal, en metros, entre las luces de tope.

* Véanse el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 1994, y el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad, 2000.

14. APROBACIÓN

La construcción de luces y marcas, así como la instalación de luces a bordo del buque, se ajustarán a criterios que la autoridad competente del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque juzgue satisfactorios.

ANEXO II

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

1. GENERALIDADES

Las luces aquí mencionadas, que se exhiban en cumplimiento de la Regla 26 d), deberán colocarse en donde sean más fácilmente visibles. Deberán ir con un mínimo de separación de 0,90 metros, pero a un nivel más bajo que las luces prescritas en la Regla 26 b) 1) y c) 1). Las luces deberán ser visibles en todo el horizonte a una distancia mínima de una milla, si bien tendrán un alcance inferior al de las luces prescritas por estas Reglas para buques de pesca.

2. SEÑALES PARA PESCA DE ARRASTRE

a. Los buques de eslora igual o superior a 20 metros dedicados a la pesca de arrastre, cuando utilicen aparejo de fondo o pelágico, exhibirán:

(1) Al calar sus redes: dos luces blancas en línea vertical.

(2) Al cobrar sus redes: una luz blanca sobre una luz roja en línea vertical.

(3) Cuando la red se ha enganchado en una obstrucción: dos luces rojas en línea vertical.

b. Todo buque de eslora igual o superior a 20 metros dedicado a la pesca de arrastre en pareja exhibirá:

(1) De noche, un proyector encendido a proa en la dirección del otro buque que forma la pareja.

(2) Los buques dedicados a la pesca de arrastre en pareja, al calar o cobrar sus redes, o cuando sus redes se hayan enganchado en una obstrucción, podrán exhibir las luces prescritas en el apartado 2 a) anterior.

c. Todo buque de eslora inferior a 20 metros dedicado a la pesca de arrastre, cuando utilice aparejo de fondo o pelágico o esté dedicado a la pesca de arrastre en pareja, podrá exhibir las luces prescritas en el párrafo a) o b) de la presente sección, según proceda.

3. SEÑALES PARA PESCA CON ARTES DE CERCO CON JARETA

Los buques dedicados a la pesca con artes de cerco con jareta, podrán mostrar dos luces amarillas en línea vertical. Estas luces emitirán destellos alternativamente, cada segundo, con idéntica duración de encendido y apagado. Únicamente se podrán exhibir estas luces cuando el buque esté obstaculizado por su aparejo de pesca.

ANEXO III

DETALLES TÉCNICOS DE LOS APARATOS DE SEÑALES ACÚSTICAS

1. PITOS

a. Frecuencia y alcance audible.

La frecuencia fundamental de la señal deberá estar comprendida dentro de la gama de 70 a 700 Hz. El alcance audible de la señal de un pito estará determinado por aquellas frecuencias en las que puedan incluirse la frecuencia fundamental y/o una o más frecuencias armónicas más elevadas que queden dentro de la gama de 180 a 700 Hz (±1 por 100) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, y de 180 a 2.100 Hz (±1 por 100) en buques de eslora inferior a 20 metros, y que proporcionen los niveles de presión sonora especificados en la sección 1.c).

b. Límites de las frecuencias fundamentales.

Con objeto de asegurar una amplia variedad de características de los pitos, la frecuencia fundamental de un pito deberá estar localizada entre los límites siguientes:

(1) 70 a 200 Hz para buques de eslora igual o superior a 200 metros.

(2) 130 a 350 Hz para buques de eslora igual o superior a 75 metros pero inferior a 200 metros.

(3) 250 a 700 Hz para buques de eslora inferior a 75 metros.

c. Intensidad de la señal acústica y alcance audible.

Todo pito instalado en un buque deberá proporcionar, en la dirección de máxima intensidad de la pitada y a la distancia de 1 metro del pito, un nivel de presión sonora no inferior al valor correspondiente de la tabla siguiente, en una banda por lo menos de 1/3 de octava dentro de la gama de frecuencias de 180 a 700 Hz (±1 por 100) en buques de eslora igual o superior a 20 metros, y de 180 a 2.100 Hz (±1 por 100) en buques de eslora inferior a 20 metros.

Eslora del buque en metros	Nivel de la banda de 1/3 de octava a 1 metro de dB referido a 2 x 10^{-5} N/m^2	Alcance audible en millas marinas
200 ó más	143	2
75-menos de 200	138	1,5
20-menos de 75	130	1
menos de	120 [1]	0,5
	115 [2]	
	111 [3]	

[1] Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 180 a 450 Hz.

[2] Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 450 a 800 Hz.

[3] Cuando las frecuencias medidas quedan dentro de la gama de 800 a 2.100 HzB.

d. Propiedades direccionales.

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

e. Posición de los pitos.

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

f. Instalación de más de un pito.

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

g. Sistema de pitos combinados.

Si, debido a la presencia de obstáculos, hay riesgo de que el campo acústico de un pito único, o de alguno de los mencionados en el apartado f) anterior, comprenda una zona de nivel de señal considerablemente reducido se recomienda instalar un sistema de pitos combinados a fin de subsanar tal reducción. Para los efectos de estas Reglas se considerará a todo sistema de pitos combinados como un pito único.

Los pitos de un sistema combinado estarán separados por una distancia no superior a 100 metros y dispuestos de manera que suenen simultáneamente. La frecuencia de cada pito habrá de diferir en 10 Hz por lo menos de las correspondientes a los demás.

2. CAMPANA O GONG

a. Intensidad de la señal.

Las campanas o los gongs u otros aparatos que tengan características sonoras semejantes, deberán producir un nivel de presión sonora no inferior a 110 dB a un metro de distancia.

b. Construcción.

Las campanas y los gongs estarán fabricados con material resistente a la corrosión y proyectados para que suenen con tono claro. La boca de la campana tendrá no menos de 300 milímetros de diámetro para los buques de eslora igual o superior a 20 metros. Cuando sea posible, se recomienda utilizar un badajo accionado mecánicamente para asegurar una fuerza constante, si bien deberá ser también posible el accionamiento manual. La masa del badajo no será inferior al 3 por 100 de la masa de la campana.

3. APROBACIÓN

La construcción de aparatos de señales acústicas, su funcionamiento y su instalación a bordo del buque, deberán realizarse a satisfacción de la autoridad competente del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.

ANEXO IV

SEÑALES DE PELIGRO

1. Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:

   a. Un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente.

   b. Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.

   c. Cohetes o granadas que despidan estrellas rojas lanzados uno a uno y a cortos intervalos.

   d. Una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo [··· - - - ···] (SOS) del Código Morse.

   e. Una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra "Mayday".

   f. La señal de peligro "NC" del Código Internacional de Señales.

   g. Una señal consistente en una bandera cuadra que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo.

   h. Llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.).

   i. Un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja.

j. Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja.

k. Movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente.

l. La señal de alarma radiotelegráfica.

m. La señal de alarma radiotelefónica.

n. Señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros.

o. Señales aprobadas transmitidas mediante los sistemas de radio comunicaciones, incluidos los respondedores de radar de las embarcaciones de supervivencia.

2. Está prohibido utilizar o exhibir cualesquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

3. Se recuerdan las Secciones correspondientes del Código Internacional de Señales, del Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes y de las siguientes señales:

   a. Un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo, u otro símbolo pertinente (para identificar desde el aire).

   b. Una marca colorante en el agua.

CAPÍTULO XVII

ESCALA DE BEAUFORT

HISTORIA

La Escala de Beaufort es una medida empírica para determinar la intensidad del viento, basada principalmente en el estado del mar y de sus olas. Su nombre completo es Escala de Beaufort de Fuerza de Vientos.

La escala fue creada por el comandante naval irlandés, Sir Francis Beaufort, alrededor de 1805. La escala inicial no tenía velocidades de vientos, sino que detallaba un conjunto de condiciones cualitativas desde 0 a 12 de acuerdo a cómo un navío actuaría bajo cada una de ellas, desde "apenas suficiente para maniobrar" hasta "insostenible para las velas". La escala se transformó en un parte estándar de las bitácoras para navíos de la Marina Real a fines de 1830.

La escala fue adaptada para uso no naval a partir de los 1850, cuando los números de Beaufort se asociaron con el número de rotaciones de un anemómetro. Esta relación sólo se estandarizó en 1923, y la medida fue ligeramente alterada algunas décadas más tarde para mejorar su utilidad para los meteorólogos. Hoy se numera usualmente a los huracanes con valores entre 12 y 16 utilizando la Escala de Huracanes de Saffir-Simpson, donde un huracán de categoría 1 lleva un número de Beaufort de 12, uno de categoría 2, Beaufort 13, etc.

Existe la siguiente relación entre la velocidad de los vientos dada en nudos (V) y el número en la Escala de Beaufort (B) elevado a la potencia de 3/2 y multiplicado por 1.87:

$V = 1.87 (B)3/2$

ESCALA

Los grados que se utilizan en la Escala de Beaufort son los siguientes:

Grado	metros/seg.	Nudos	Km/h	Español	Inglés	Efecto en la mar	Simbolo
0	0 - 0.2	< de 1	0 - 2	Calma	Calm	La mar esta como un espejo.	
1	0.3 - 1.5	1 - 3	6 - 6	Vento-lina	Light air	La mar empieza a rizarse.	
2	1.6 - 3.3	4 - 6	7 - 11	Brisa muy débil	Light breeze	Olas pequeñas que no llegan a romper.	
3	3.4 - 5.4	7 - 10	12 - 19	Briza débil, flojo	Gentle breeze	Olas cuya cresta empiezan a romper.	
4	5.5 - 7.9	11 - 16	20 - 29	Bonan-cible, brisa mode-rada	Mode-rate-breeze	Olas un poco largas. Numerosas espumas.	
5	8.0 - 10.7	17 - 21	30 - 39	Brisa fresca, fresqui-to	Fresh breeze	Olas moderadas y alargadas. Gran abundancia de espumas y eventualmente algunos rociones.	
6	10.8 - 13.8	22 - 27	40 - 50	Fresco, Brisa fuerte, mode-rado	Strong breeze	Comienza la formación de olas grandes. Las crestas de espuma blanca se ven por doquier. Aumentan los rociones y la navegación es peligrosa para embarcaciones menores.	
7	13.9 - 17.1	28 - 33	51 - 61	Fresca-chón, viento fuerte	Near gale	La espuma es arrastrada en dirección del viento. La mar es gruesa.	
8	17.2 - 20.7	34 - 40	62 - 74	Temporal, viento duro	Gale	Olas altas con rompientes. La espuma es arrastrada en nubes blancas.	

9	20.8 - 24.4	41 - 47	75 - 87	Temporal fuerte, viento muy duro	Strong Gale	Olas muy gruesas. La espuma es arrastrada en capas espesas. La mar empieza a rugir. Los rociones dificultan la visibilidad.	
10	24.5 - 28.4	48 - 55	88 - 101	Temporal duro	Storm	Olas muy gruesas con crestas empenachadas. La superficie de la mar parece blanca. Visibilidad reducida. La mar ruge.	
11	28.5 - 32.6	56 - 63	102 - 117	Temporal muy duro, borrasca	Violent Storm	Olas excepcionalmente grandes (los buques de mediano tonelaje se pierden de vista). Mar completamente blanca. Visibilidad muy reducida. La navegación se hace imposible.	
12	> de 32.7	> de 64	> de 118	Temporal huracanado	Hurricane	El aire está lleno de espuma y de rociones. La visibilidad es casi nula. Se imposibilita toda navegación.	

EQUIVALENCIA IDIOMÁTICA

Las equivalencias idiomáticas son las siguientes:

Castellano	Inglés	Francés	Italiano
calma	calm	calme	calma
ventolina	light air	très légère brise	bava di vento
brisa muy débil	light breeze	légère brise	brezza leggera
brisa débil, flojo	gentle breeze	petite brise	brezza tesa
bonacible, brisa moderada	moderate breeze	jolie brise	vento moderato
brisa fresca, fresquito	fresh breeze	bonne brise	vento teso
brisa fuerte, moderado	strong breeze	vent frais	vento fresco
frescachón, viento fuerte	near gale	grand frais	vento forte
tempora	gale	coup de vent	burrasca
temporal fuerte	strong gale	fort coup de vent	burrasca forte
temporal duro	storm	tempéte	tempesta
temporal muy duro	violent storm	violente tempéte	tempesta violenta
temporal huracanado	hurricane	ouragan	uragano

CAPÍTULO XVIII

ESCALA DE DOUGLAS

1801. ESCALA

La escala de Douglas nos indica el estado de la mar de acuerdo a la altura del oleaje:

Grado	Denominación	Altura de las olas en metros	Aspectos del mar	Equivalencia Beaufort
0	CALMA	0	La mar está como un espejo.	0
1	RIZADA	0 - 0.2	Mar rizada con pequeñas crestas pero sin espuma	1 y 2
2	MAREJADILLA	0.2 - 0.5	Pequeñas ondas cuyas crestas empiezan a romper	3
3	MAREJADA	0.5 - 1.25	Olas pequeñas que rompen. Se forman frecuentes espumas.	4
4	FUERTE MAREJADA	1.25 - 2.5	Olas moderadas de forma alargada. Se forman muchas espumas.	5
5	GRUESA	2.5 - 4	Se forman grandes olas con crestas de espuma blanca por todas partes	6
6	MUY GRUESA	4 - 6	La mar empieza a amontonarse y la espuma blanca de las crestas es impulsada por el viento.	7
7	ARBOLADA	6 - 9	Olas altas. Densas bandas de espuma en la dirección del viento y la mar empieza a romper. El agua pulverizada dificulta la visibilidad.	8 y 9
8	MONTAÑOSA	9 - 14	Olas muy altas con crestas largas y rompientes. La espuma va en grandes masas en la dirección del viento y la superficie del mar aparece casi blanca. Las olas rompen brusca y pesadamente. Escasa visibilidad.	10 y 11
9	ENORME	+ de 14	El aire está lleno de espuma y agua pulverizada. La mar completamente blanca. Visibilidad prácticamente nula.	12

EQUIVALENCIA IDIOMÁTICA

Las equivalencias idiomáticas son las siguientes:

Castellano	Inglés	Francés	Italiano
mar calma	calm sea	mer calme	mare calmo
mar rizada	rippled sea	mer ridée	mare quasi calmo
marejadilla	smooth sea	mer belle	mare poco mosso
marejada	slight sea	mer peu agitée	mare mosso
fuerte marejada	moderate sea	mer agitée	mare molto mosso
mar gruesa	rough sea	mer forte	mare agitato
mar muy gruesa	very rough sea	mer très forte	mare molto agitato
mar arbolada	high sea	mer grosse	mare grosso
mar montañosa	very high sea	mer très grosse	mare molto grosso
mar enorme	phenomenal sea	mer énorme	mare tempestoso

CAPÍTULO XIX

CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES

GENERALIDADES

Este código, descendiente del primer código dictado por el British Board of Trade en 1855, cuya última revisión fue aprobada por la Organización Marítima Internacional (IMO) en 1965, tiene como objeto principal resolver las situaciones relacionadas esencialmente con la seguridad de la navegación y de las personas.

El Código Internacional de Señales es el código adoptado por todas las naciones marítimas y en el cual cada letra o grupo de letras, representadas por banderas, tiene un significado particular. Consta de veintiséis banderas alfabéticas, diez gallardetes numéricos, tres gallardetes repetidores y un gallardete característico. Algunos mensajes también pueden transmitirse por medio de señales luminosas o por radiotelefonía.

El Código Internacional de Señales está basado en banderas de señales que se utilizan en la navegación marítima para transmitir mensajes, ya sea entre dos o más barcos, o entre un barco y la tierra o el puerto.

Una bandera es un lienzo o reunión de paños en forma rectangular y otra cualquiera que sirve para hacer señales o como insignia de mando. A tal efecto existen banderas de diferentes formas y colores, de las cuales cada una representa una letra del alfabeto internacional, así como los números del 1 al 0. Por su forma, una bandera se llama cuadra cuando es rectangular, corneta si remata en dos puntas en el lado opuesto a la vaina, y gallardete si es triangular.

Cuando un barco necesita transmitir un mensaje consistente en una o varias palabras, o números, iza en el mástil delantero las banderas que representan las letras y números del mensaje, alineadas de arriba hacia abajo. Si el mensaje es más largo, se repetirá la operación con nuevas banderas. También se utilizan las banderas individualmente o en combinaciones de dos, en cuyo caso tienen un significado determinado según un código internacionalmente vigente. Desde que existe la radio, el uso de las banderas de señales para transmitir mensajes ha disminuido notablemente.

Sin embargo, se siguen utilizando de forma generalizada las banderas individuales o en combinaciones de dos, para señalizar un aviso determinado.

Normas generales:

a. Como regla general no deberá largarse más que una izada cada vez, y se mantendrá largada hasta que la estación receptora las haya contestado. Cuando una izada conste de varios grupos, se intercalarán entre cada dos de ellos una driza separadora.

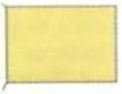
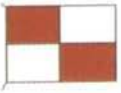
b. La estación transmisora izará siempre la señal por donde pueda ser más fácilmente vista por la estación receptora, esto es, en el lugar donde las banderas ondeen francas y libres del humo.

LETRAS

Las siguientes son las banderas que representan letras:

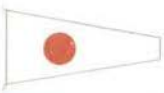
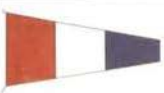
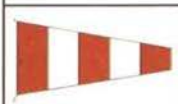
LETRAS				
Bandera	**Letra**	**Fonética**	**Morse**	**Significado**
	A	ALFA (álfa)	• _	Tengo un buzo sumergido. Manténgase alejado de mí y a poca velocidad.
	B	BRAVO (brávo)	_ • • •	Estoy cargando, descargando o transportando mercancías peligrosas.
	C	CHARLIE (chárli)	_ • _ •	Afirmativo, "SI", o "El significado de los grupos debe interpretarse en sentido afirmativo".
	D	DELTA (délta)	_ • •	Manténgase alejado de mí, estoy maniobrando con dificultad.
	E	ECHO (éco)	•	Caigo a estribor.
	F	FOXTROT (fóxtrot)	• • _ • •	Tengo avería, póngase en comunicación conmigo.

Bandera	Letra	Fonética	Morse	Significado
	G	GOLF (golf)	_ _ •	Necesito práctico. (Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: "Estoy cobrando las redes").
	H	HOTEL (jótel)	• • • •	Tengo práctico a bordo.
	I	INDIA (índia)	• •	Caigo a babor.
	J	JULIET (yúliet)	• _ _ _	Tengo incendio y llevo a bordo mercancías peligrosas, manténgase bien alejado de mí.
	K	KILO (quílo)	_ • _	Necesito comunicarme con usted.
	L	LIMA (líma)	• _ • •	Pare su buque inmediatamente.
	M	MIKE (máik)	_ _	Mi buque está parado y sin arrancada.
	N	NOVEMBER (novémber)	_ •	Negativo, "NO", o "El significado del grupo anterior debe ser interpretado en sentido negativo".
	O	OSCAR (óscar)	_ _ _	¡Hombre al agua!
	P	PAPA	• _ _ •	En puerto. Todo el personal debe regresar a bordo por tener el buque que hacerse a la mar.

Bandera	Letra	Fonética	Morse	Significado
	Q	QUÉBEC (quebék)	– – • –	Mi buque está "sano" y pido libre plática.
	R	ROMEO (rómeo)	• – •	"Recibido" o "He recibido su última señal"
	S	SIERRA (síerra)	• • •	Estoy dando atrás.
	T	TANGO (tángo)	–	Manténgase alejado de mí. Estoy pescando al arrastre en pareja.
	U	UNIFORM (íuniform)	• • –	Se dirige usted hacia un peligro.
	V	VICTOR (víctor)	• • • –	Necesito auxilio.
	W	WHISKEY (uísqui)	• – –	Necesito asistencia médica.
	X	X-RAY (éks-rey)	– • • –	Suspenda usted lo que está haciendo y preste atención a mis señales.
	Y	YANKEE (iánqui)	– • – –	Mi ancla esta garreando.
	Z	ZULU (zulú)	– – • •	Necesito remolcador. Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: "Estoy cobrando redes"

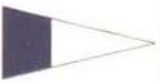
NÚMEROS

Las siguientes son las banderas que representan números:

NÚMEROS				
Bandera	**Num.**	**Fonética**	**Morse**	**Significado**
	0	NADAZERO (nadasero)	_ _ _ _ _	
	1	UNAONE (unauan)	• _ _ _ _	
	2	BISSOTWO (bisotu)	• • _ _ _	
	3	TERRATHREE (terratri)	• • • _ _	
	4	KARTERFOUR (carterfor)	• • • • _	
	5	PANTAFIVE (pantafaif)	• • • • •	
	6	SOXISIX (sosisics)	_ • • • •	
	7	SETTESEVEN (seteseven)	_ _ • • •	
	8	OKTOEIGHT (oktoeit)	_ _ _ • •	
	9	NOVENINE (novenain)	_ _ _ _ •	
	Gallardete caracteristico			Se usa como separador decimal.

REPETIDORES

Las siguientes banderas se utilizan como repetidores:

REPETIDORES				
Bandera	**Orden**	**Fonética**	**Morse**	**Significado**
	1er. repetidor			
	2do. repetidor			
	3er. repetidor			

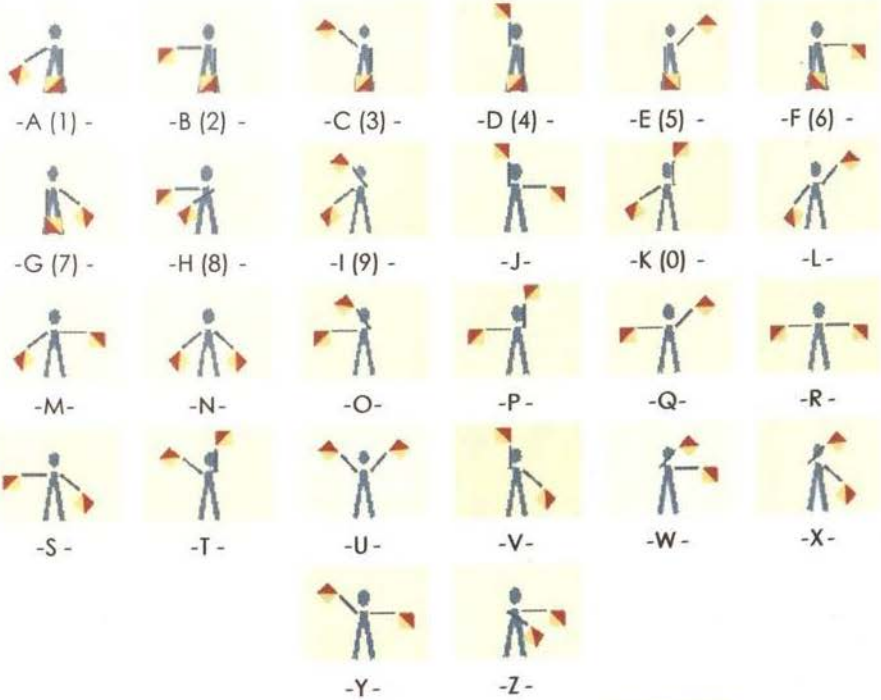
SEMÁFORO DE BANDERAS

El semáforo o sistema de transmisión y recepción de mensajes de forma manual empleando banderas, es un antiguo método de comunicación visual a corta distancia muy simple, que emplean fundamentalmente las marinas de guerra de diferentes para países para comunicarse entre un buque y tierra, entre dos buques o entre dos puntos fijos en tierra.

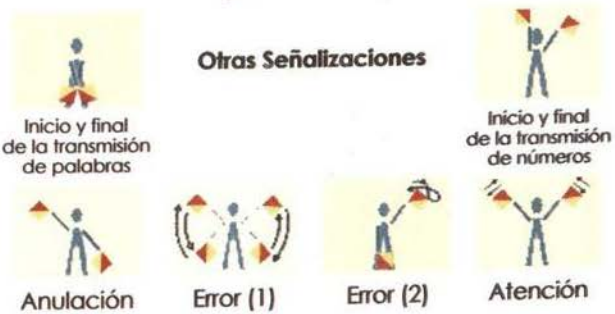
Para transmitir los mensajes se utilizan dos banderas cuadradas, de iguales medidas y con los mismos colores (amarillo y rojo), ubicados diagonalmente. Esas banderas corresponden, a su vez, a la letra "O" del Código Interna cional de Señales.

Para representar cada letra, la persona encargada de enviar los mensajes se sitúa de frente al receptor (que también puede actuar como transmisor para contestar los mensajes) y mueve ambas banderas con los brazos describiendo círculos.

Semáforos de Bandera



Otras Señalizaciones





Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina
Av. La Marina s/n. Cdra. 36, La Perla - Callao
e-mail: protocolo@marina.mil.pe
Web: www.marina.mil.pe