

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: DECRETO

Número: 45

Referencia: 45

Año: 1981

Fecha(dd-mm-aaaa): 21-12-1981

Título: POR EL CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA NAVES DE MENOS DE 500 TONELADAS BRUTAS, EN SERVICIO FUERA DE LAS AGUAS JURISDICCIONALES DE LA REPUBLICA DE PANAMA.

Dictada por: MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO

Gaceta Oficial: 19488

Publicada el: 20-01-1982

Rama del Derecho: DER. MARITIMO

Palabras Claves: Pesos y medidas, Normas técnicas y específicas, Embarcaciones, Buques de carga

Páginas: 8

Tamaño en Mb: 1.949

Rollo: 19

Posición: 185

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXXIX

PANAMA, R. DE P., MIERCOLES 20 DE ENERO DE 1982

Nº 19.488

CONTENIDO

MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO

Decreto Nº 45 de 21 de diciembre de 1981, por el cual se aprueba el Reglamento para naves de menos de 500 toneladas brutas, en servicio fuera de las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.

AVISOS Y EDICTOS

MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO

DANSE UNAS AUTORIZACIONES

DECRETO No. 45

(de 21 de diciembre de 1981)

Por el cual se aprueba el Reglamento para naves de menos de 500 toneladas brutas, en servicio fuera de las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

en uso de sus facultades legales, y
CONSIDERANDO:

Que el Artículo 14 de la Ley 8 de 12 de enero de 1925, faculta al Organismo Ejecutivo para reglamentar por Decreto todas las disposiciones necesarias sobre reglas de navegación y sobre el orden interno de las naves inscritas en la Marina Mercante Nacional.

Que hasta el presente existe un gran número de naves inscritas en la Marina Mercante Nacional, que son menores de 500 toneladas de registro bruto, las cuales deben estar sujetas a reglamentaciones especiales.

Que la República de Panamá, como signataria de Convenios Internacionales relativos a la seguridad de la navegación marítima y la prevención de la contaminación de las aguas del mar, está obligada a tomar las medidas necesarias para garantizar que toda nave inscrita en la Marina Mercante Nacional alcance los más altos niveles de seguridad para la vida y propiedades en el mar.

DECRETA:

ARTICULO 1

PROPOSITO: El propósito de este Reglamento es garantizar que todas las naves de carga de la República de Panamá, de menos de 500 toneladas de registro bruto que se encuentran en servicio fuera de las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, sean construidas, equipadas, mantenidas, operadas e inspeccionadas de forma tal que se alcancen los más altos

niveles de seguridad de la vida y propiedades en el mar.

ARTICULO 2

APLICACION. A menos que se estipule en otra forma, el presente Reglamento será aplicado a todas las naves de carga de bandera panameña, de menos de 500 TRB en el servicio internacional con las excepciones indicadas en el Artículo 4.

ARTICULO 3 Definiciones

a) Reglas o Reglamentos se refiere al presente reglamento.

b) Administración significa el Gobierno de la República de Panamá.

c) DGCN significa Dirección General Consular y de Naves de la República de Panamá.

d) Aprobado significa aprobado por la Administración, o la DGCN conforme sea aplicable.

e) Organización Reconocida significa una organización oficialmente aceptada por la DGCN para la expedición de Certificados o llevar a cabo inspecciones, conforme sea aplicable.

f) Nave de pasajeros es una nave que transporta más de doce pasajeros.

g) Una nave de carga es cualquier nave que no sea una nave de pasajeros.

h) Un buque tanque es una nave de carga construida o adaptada para el transporte a granel de cargas líquidas inflamables.

i) Una nave de pesca es una nave utilizada para pescar peces, ballenas, focas, morsas u otras criaturas vivientes del mar.

j) Nave nueva significa una nave cuya quilla se coloca, o que se encuentra en una etapa de construcción, en o después del 1o. de enero de 1982.

k) Nave existente significa una nave que no es una nave nueva.

l) Una nave está en el servicio internacional si efectúa viajes entre puertos

uno de los cuales, por lo menos, se encuentra fuera de la jurisdicción de la Administración.

m) Una nave se encuentra de cabotaje si durante sus viajes, no se aleja más de 20 millas náuticas de la tierra más próxima.

n) Una nave se encuentra en comercio costero si durante sus viajes no se aleja más de 100 millas náuticas desde la tierra más próxima y no está efectuando comercio de cabotaje.

o) Una nave se encuentra en comercio no restringido si no está incluida dentro de ninguna de las dos categorías anteriores.

p) En este Reglamento, las palabras buques, barco y nave son sinónimos.

ARTICULO 4

Excepciones y Exenciones. El presente Reglamento no se aplicará a:

a) Naves de menos de 100 TRB o menos de 24 metros de eslora.

b) Naves no propulsadas por medios mecánicos.

c) Yates que no realizan actividades comerciales.

d) Buques de pesca.

La DGCN puede, en aquellas condiciones que crea adecuadas, eximir de cualesquiera requisitos de este Reglamento a cualesquiera naves existentes, si está de acuerdo en que los requisitos son imprácticos o irrazonables en el caso de dicha nave.

ARTICULO 5

Alternativas. Dondequiera que el presente Reglamento requiera que se instale o lleve un material, equipo o aparato en particular, o que se tome una disposición particular en una nave, se podrá instalar o llevar otro equipo o aparato en su lugar, o se podrán tomar otras disposiciones en dicho barco, si la Administración está conforme en que dichos cambios serán tan

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

DIRECTOR
HUMBERTO SPADAFORA P.

OFICINA:

Editora Renovación, S. A., Via Fernández de Córdoba
(Vista Hermosa) Teléfono 61-7894 Apartado Postal B-4
Panamá 9-A República de Panamá.

AVISOS Y EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

Dirección General de Ingresos
Para Suscripciones ver a la Administración

SUSCRIPCIONES

Mínima: 6 meses. En la República: B. 18.00
En el Exterior B.18.00
Un año en la República: B.36.00
En el Exterior: B.36.00

NUMERO SUELTO: B.0.25

TODO PAGO ADELANTADO

efectivos como los estipulados por el presente Reglamento.

ARTICULO 6 Documentos Requeridos.

a) Certificado de Línea de Carga. Las naves mantendrán a bordo un Certificado vigente de línea de carga o un Certificado de Exención expedido por la DGCN. Este certificado está sujeto a las disposiciones de la Conferencia Internacional de Líneas de Carga, 1966, y toma en consideración las Aplicaciones del Artículo 4 y las salvedades del Artículo 5 de dicha Convención. Las naves de menos de 150 TRB cumplirán las disposiciones de la CILC, 1966, hasta el punto que la DGCN considere necesario.

Este certificado deberá indicar cualesquiera restricciones del servicio requerido ya sea por el Gobierno de Panamá o por la sociedad clasificadora en cuestión, si la nave está clasificada.

Se debe verificar que la nave no navegue fuera de dichos límites. Dondequiera que se hayan asignado límites especiales de servicio, su alcance será claramente establecido y relacionado con el servicio real de la nave. Se dará particular atención a los requisitos nacionales para el servicio del canal.

b) Certificados de Arqueo. A bordo de la nave deberá permanecer el Certificado Panameño de Arqueo expedido por la DGCN, el cual indicará los valores del arqueo bruto y neto calculados de acuerdo con las reglas para el arqueo vigente en la República de Panamá.

c) Patente. A bordo de la nave deberá mantenerse una Patente (Provisional o Reglamentaria) vigente. Los recibos corrientes de los impuestos anuales panameños y de la tasa de inspección serán mantenidos a bordo.

d) Permiso o Licencia de Radio. En todas las naves equipadas con estación de radio se mantendrá a bordo un Permiso o Licencia de Radio vigente.

e) Certificado de Radio. A bordo de las naves equipadas con una Radio VHF, una estación de radiotelefonía o una estación de radio-telegrafía, se mantendrá un certificado vigente de radio VHF, radiotelefonía o radio-telegrafía expedido por la DGCN, conforme corresponda. Los certificados para naves de más de 300 TRB serán expedidos de acuerdo con las disposiciones de la Convención SOLAS 1974. La validez del certificado será de un año.

f) Certificados de Seguridad para Buques de Carga. Se mantendrá a bordo un certificado válido de seguridad para buques de carga, expedido por la DGCN, junto con una lista de verificación, de los equipos de seguridad. El certificado será válido por dos años, sujeto a un endoso intermedio.

ARTICULO 7

Reconocimiento y Subidas a Dique. La expedición y endoso del Certificado de Seguridad para Barcos de Carga estarán sujetos al cumplimiento satisfactorio de un reconocimiento llevado a cabo por la Administración, que cubra todas las disposiciones del presente Reglamento. Cada dos años, antes de la expedición de un nuevo certificado, las naves serán puestas en un dique seco o varadero y se llevará a efecto un examen prolijo de la obra viva y la obra muerta de la nave. Se examinarán timones, ejes y hélices, el forro de fondo y costados, tomas de mar, imbornales, descargas al mar y otros elementos que normalmente serían inspeccionados durante un reconocimiento para clasificación. Las naves de más de 16 años, a menos que la DGCN las exima, también pasarán este examen antes del endoso del certificado. Las naves clasificadas podrán ser parcial o totalmente eximidas, por la DGCN, de las visitas y varadas arriba mencionadas.

ARTICULO 8

Inspección. La Administración o los inspectores nombrados para ese propósito o por organizaciones reconocidas por la DGCN llevarán a cabo una inspección anual de seguridad de las naves, en lo que se refiere al cumplimiento del presente Reglamento y el otorgamiento de las exenciones.

ARTICULO 9

Construcción. Toda nave tendrá suficiente resistencia estructural para el calado correspondiente al franco-bordo asignado, a satisfacción de la DGCN. Se considerará que las naves construidas y mantenidas de acuerdo con los requisitos de una sociedad clasificadora reconocida por la DGCN cumplen este requisito.

ARTICULO 10 Estabilidad

a) Al terminar su construcción, todas las naves serán sometidas a una experiencia de estabilidad a satisfacción de la DGCN, y se determinarán los elementos de su estabilidad. Al Capitán se le suministrará la información necesaria que le permita median-

te procesos rápidos y simples, obtener una guía exacta de la estabilidad de la nave, bajo condiciones variantes del servicio, y se enviará una copia a la DGCN.

b) Cuando quiera que se hagan alteraciones a una nave, la DGCN podrá requerir información adicional sobre la estabilidad.

c) Condiciones de Estabilidad - La información sobre trimado y estabilidad deberá incluir, por lo menos, los siguientes:

-Plena carga homogénea, salida con 100% de todos los consumibles a bordo.

-Plena carga homogénea, llegada con 10% de todos los consumibles a bordo.

-Salida de lastre con 100% de los consumibles a bordo.

-Llegada en lastre con 10% de los consumibles a bordo.

Quando se pretende transportar carga en la cubierta a la intemperie, las condiciones de plena carga habrán de prepararse con, y sin, la carga en cubierta. Los consumibles incluirán todos los tanques de combustible, todos los tanques de agua potable, los tanques necesarios de aceite lubricante y las provisiones para la tripulación. El peso de la tripulación y sus efectos serán tomados en consideración en todas las condiciones. Las condiciones de carga deben estar en la forma tabulada usual, con planos pequeños de la nave que indiquen la distribución de los líquidos, la carga etc., y el catado resultante, la altura metacéntrica (después de la corrección por superficies libres) con las curvas de estabilidad adyacentes.

d) Las características de estabilidad de la nave, en las condiciones anteriores, cumplirán por lo menos, los siguientes criterios:

1) El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será menor de:

i. 0.075 metro-radianes hasta un ángulo de 20º cuando el máximo brazo adrizante (GZ) ocurre a 20º y 0.055 metro-radianes hasta un ángulo de 30º cuando el máximo adrizante (GZ) ocurre a 30º o más. Donde el máximo brazo adrizante (GZ) ocurre entre 20º y 30º, el área mínima correspondiente bajo la curva de brazos adrizantes será determinada mediante interpolación lineal.

ii. 0.03 metro-radianes entre los ángulos de escora de 30º y 40º o el ángulo de inundación si este ángulo es de

menos de 400.

iii. El brazo adrizante (GZ) deberá alcanzar 0,2 metros a un ángulo de escora de 30º o mayor.

iv. El máximo brazo adrizante (GZ) deberá ocurrir a un ángulo de escora de 20º o mayor.

v. La altura metacéntrica inicial (GM), corregida por superficies libres no será menor de 0,15 metros.

e) Otros Datos sobre la Estabilidad - Al Capitán se le proveerá los planos y datos aprobados siguientes:

1) Plano de Capacidades y Escala de Peso Muerto.

Deberá mostrar la distribución de todos los tanques y bodegas de la nave junto con sus centros de gravedad longitudinal y vertical, y sus inercias de superficie libre. Además, ya sea por separado o adjunto al plano de capacidades, debe estar el peso muerto, toneladas por centímetro (o tpp), etc. trazado contra una escala de calados, variando entre los calados sin carga y con carga de la nave.

2) Curvas isóclinas o Pantocárenas. Las curvas isóclinas también deben estar disponibles, calculadas para que incluyan cualesquiera estructuras cerradas que puedan ser consideradas realísticamente estancas cuando la nave está escorada al ángulo específico.

3) Curvas o Tablas Hidrostáticas. Los datos hidrostáticos, ya sea en forma de curva o tabular, también deben estar a disposición del capitán.

f) El cumplimiento de las Resoluciones A. 167 (ESIV) y A.206 (VII) de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, será generalmente considerado equivalente a los requisitos arriba indicados.

g) Estabilidad de Naves Especiales. La DGCN exigirá requisitos adicionales o alternativos para las siguientes naves de tipo especial:

- 1) Remolcadores.
- 2) Naves abastecedoras o de suministro.
- 3) Naves que cargan madera en la cubierta.
- 4) Naves con medios de elevación para cargas pesadas.
- 5) Gruas flotantes.
- 6) Barcasas de pontón.
- 7) Naves de diseño innovador.

ARTICULO 11

Maquinaria e Instalaciones Eléctricas. Las calderas, la maquinaria principal y auxiliar, el equipo de gobierno, los sistemas de combustible, los compresores y botellas de aire, sistemas eléctricos, arreglos de tuberías y bombas y los sistemas de refrigeración deberán estar diseñados, construidos e instalados de acuerdo con las buenas prácticas marinas, y considerando, dondequiera que sean aplicables, los requisitos de la DGCN o las reglas de las sociedades clasificadoras, conforme sea adecuado. La maquinaria y el equipo arriba mencionados deben ser instalados, protegidos y mantenidos de modo que no constituyan un peligro para las personas.

a) En el puente de mando cuando la nave tenga hélices de paso fijo, se instalarán indicadores de velocidad y di-

rección de giro; cuando la nave tenga hélices de paso controlable, se instalarán indicadores de velocidad de giro y paso.

b) Se debe proveer dos medios de comunicación entre el puente y la sala de máquinas como en el puente de navegación.

c) Todas las naves estarán provistas de una planta de bombas, capaz de bombear desde, y drenar, cualquier compartimiento estanco que no sea ni un tanque permanente de combustible o aceite ni un tanque de agua. Siempre y cuando la Administración esté de acuerdo en que la seguridad de la nave no será menoscabada, se pueden pasar por alto los arreglos para bombear las sentinas, en determinados compartimientos.

Todas las naves estarán provistas de dos bombas de sentina independientes, operadas a motor, capaces de dar una velocidad no menor de 122 metros por minuto a través de la tubería principal de sentinas, cuyo diámetro interno no debe ser de menos de 5 cms. En donde la tubería principal de sentinas es de menos de 5 cms, la DGCN podrá aceptar la declaración de una organización reconocida, como indicación del cumplimiento satisfactorio de este requisito. Se puede aceptar una bomba de lastre o de servicio general como bomba de sentina independiente operada a motor, siempre y cuando tenga las conexiones necesarias al sistema de bombeo de sentina.

La disposición de las succiones, las válvulas de retención y los volantes de control y las cajas de distribución, cumplirán los requisitos de accesibilidad y de paso a través de los mamparos, que la DGCN pueda requerir. Se podrá aceptar una declaración de una organización reconocida por la DGCN, como indicación del cumplimiento de este requisito. Se proveerá un medio para sondear cada compartimiento que sea servido por el sistema de bombeo de sentina y que no esté fácilmente accesible en todo momento durante el viaje.

En todo espacio de maquinaria de propulsión que esté desatendido durante la navegación, se instalará una alarma automática del nivel de la sentina.

d) Todas las naves estarán provistas de una fuente de energía eléctrica, un cuadro de distribución, y un sistema de cableado eléctrico, debidamente protegido para proveer energía a la maquinaria, la calefacción, la iluminación, la ventilación, las alarmas y otros circuitos requeridos a bordo.

e) Todas las naves incluirán una fuente de energía eléctrica de emergencia, situada por encima de la cubierta continua más alta y fuera de los espacios de maquinaria, además de la fuente principal de energía eléctrica. Esta fuente de energía eléctrica de emergencia puede ser un generador, o una batería de acumuladores provista de un cuadro de emergencia instalado tan cerca del generador de emergencia como sea posible, o en el caso de la batería de acumuladores, en otro espacio cercano.

Se proveerá energía para:

- 1) Iluminación en pasillos, escale-

ras, espacio de la máquina principal y el espacio del generador principal, el puente y el cuarto de deriva y los sitios para la estiba de botes salvavidas, bote de rescate y las balsas salvavidas.

2) Las luces de navegación.

3) Las luces de los espacios de los mecanismos de gobierno.

4) Los circuitos de las señales de alarma, especialmente la alarma general.

f) Cuando se utilice retorno de corriente por el casco, se deben tomar precauciones especiales a satisfacción de la DGCN. No se aceptará en las naves nuevas ni en los buques tanque de cualquier edad.

g) Todas las naves adoptarán precauciones adecuadas contra las descargas eléctricas, conectando a tierra las máquinas y equipo, los forros de metal de los cables; proveyendo protección contra los cortocircuitos; previniendo las aizas de temperatura en las lámparas, etc.

ARTICULO 12

EQUIPO DE FONDEO Y AMARRE

a) Todas las naves deben estar provistas de equipo de fondeo, diseñado para operar con rapidez y seguridad y el cual debe consistir de anclas, cadenas de anclas o cables de acero, estopos y un malfacante u otros mecanismos para arriar y llevar anclas y para mantener el barco anclado en todas las condiciones previsibles del servicio. Todas las naves también deberán estar provistas de equipo adecuado para amarrar con seguridad en todas las condiciones de operación.

b) El equipo de fondeo y amarre debe cumplir los requisitos de la Administración o aquellos de una sociedad clasificadora reconocida por la Administración.

ARTICULO 13

MECANISMOS PARA GOBERNAR LA NAVE

a) Todas las naves estarán provistas de un mecanismo principal para gobernar la nave a la velocidad máxima del servicio. El mecanismo principal de gobierno y la mecha del timón estarán diseñados de forma tal que no se dañen a la máxima velocidad marcha atrás.

b) Toda la nave estará equipada con un mecanismo auxiliar de gobierno, que sea de resistencia adecuada, capaz de gobernar la nave a una velocidad de navegación y también capaz de ser puesto en acción rápidamente en una emergencia. Los mecanismos de emergencia para gobierno estarán marcados para indicar cómo se pone en acción el sistema.

c) En el puente se proveerá un indicador para mostrar la posición exacta del timón.

ARTICULO 14

EQUIPO PARA EXTINGUIR INCENDIOS.

a) Lo siguiente es aplicable a todas las naves, sin considerar la fecha de colocación de la quilla, excepto donde

se indique lo contrario.

b) **Aprobación** - Todo el equipo para extinguir incendios debe ser de un tipo aprobado. En general, la Administración aceptará el equipo aprobado por el gobierno de un país suscriptor de la Convención SOLAS 74.

c) **Bombas para Extinguir Incendios** - Toda nave estará provista de dos bombas para extinguir incendios; una de estas bombas deberá ser operada a motor (preferiblemente independiente de la fuente principal de energía de la nave, y debe estar localizada fuera de los espacios de máquinas y ser capaz de producir un chorro de agua que tenga un alcance de no menos de 6 metros de cualquier parte de la nave. La capacidad de la bomba impulsada a motor será tal que pueda lanzar un chorro de agua a 12 metros a través de una boquilla de 12mm de diámetro y de su manguera, o mantener una presión de 2,05 kg/cm² en cualquier hidrante. A las naves que lleven a cabo comercio costero o de cabotaje solamente se les requerirá que tengan una bomba impulsada a motor para extinguir incendios, preferiblemente independiente de la fuente principal de energía eléctrica.

Toda bomba centrífuga que esté conectada a un hidrante, estará equipada con una válvula de retención. Las bombas para extinguir incendios podrán ser manuales, de sentina o de servicios generales, pero se debe asegurar que en el caso del equipo para combatir incendios, un sistema de bloqueo automático evite que se riegue aceite o combustible. Se proveerán válvulas de seguridad junto a todas las bombas para extinguir incendios, y se colocarán y ajustarán de tal forma que se eviten presiones excesivas en cualquier parte de la tubería principal.

d) **Tubería Principal, Hidrantes, Mangueras y Boquillas Contra Incendios** - Todas las naves estarán provistas de tuberías principales e hidrantes y por lo menos 3 mangueras (15 metros de largo), una de las cuales deberá estar equipada con una boquilla de doble propósito (chorro y atomizador). Las otras dos podrán tener boquillas normales de 12mm de diámetro. El diámetro de las mangueras e hidrantes en general deberá ser de 4 a 5 cm. Toda nave de 300 TRB o más estará provista de dos mangueras adicionales de las mismas características, para extinguir incendios.

La DGCN, podrá requerir más mangueras de acuerdo con la naturaleza del comercio, dotación de la sala de máquinas, o por cualquier otra razón. Las mangueras deberán ser de lana de fibra de lino de tejido apretado u otro material adecuado.

En los espacios que contienen calderas de combustible líquido, o maquinaria propulsora de combustión interna, una de las boquillas será de tipo atomizador o de doble propósito.

En toda nave de 300 TRB o más, el número y posición de los hidrantes será tal que por lo menos dos chorros de agua que no salgan del mismo hidrante y uno de los cuales será de un solo tramo de manguera, puedan alcanzar cualquier parte de la nave que normalmente esté accesible a los pasajeros o tripulación mientras que la nave está navegando.

Bajo las condiciones arriba mencionadas, en las naves de menos de 300 TRB será suficiente un solo chorro de agua. Por lo menos uno de dichos hidrantes debe estar colocado en el espacio de máquinas, y otro adyacente a la entrada del mismo.

La tubería principal contra incendios no tendrá ninguna otra conexión, excepto aquellas necesarias para combatir incendios y para la limpieza. Para las tuberías principales contra incendios no se utilizarán materiales a los que el fuego inutilizaría rápidamente. En donde la tubería principal contra incendios no se auto-drena, se instalarán grifos adecuados para drenaje. Las uniones serán ya sea del tipo de bayoneta o de desenganche instantáneo, las mangueras se mantendrán en una posición conspicua cerca de los hidrantes con los cuales han de usarse.

Los hidrantes y las cajas para estibar las mangueras habrán de estar debidamente rotuladas y pintadas de rojo.

e) **Sistema Fijo para Combatir Incendios** - En toda sala de calderas de combustible líquido y en todo espacio de máquinas de propulsión que estén desatendidos durante la navegación habrá uno de los siguientes sistemas fijos de extinción de incendios:

- 1) Un sistema atomizador de agua a presión, o
- 2) un sistema de inundación por gas,
- 3) un sistema de espuma de baja expansión, o
- 4) un sistema de espuma de alta expansión.

Al evaluar los requisitos detallados de los sistemas arriba indicados, se dará especial atención al tamaño de la nave.

En el caso de las naves que se ocupan únicamente del comercio costero o de cabotaje, la DGCN considerará individualmente la exención referente a los medios fijos para extinguir incendios.

f) **Extintores de Incendios** - A menos que la DGCN requiera lo contrario, todas las naves estarán provistas de una cantidad suficiente de extintores de incendios portátiles para ser usados en los espacios de alojamiento y servicio, proveyéndose por lo menos uno en cada nivel de cubierta.

En todo espacio que contenga calderas de combustible líquido, se proveerán por lo menos tres extintores portátiles adecuados para ser usados en incendios causados por petróleo. Uno de los extintores de incendios podrá ser substituido por un recipiente que contenga por lo menos 0,15 m³ de arena y una pala.

En cada espacio que contenga maquinaria de combustión interna habrá

un extintor a base de espuma, de no menos de 45 litros de capacidad o un extintor de dióxido de carbono de por lo menos 30 kg de capacidad y también un extintor portátil, de espuma, por cada 750 kw de potencia de la maquinaria o fracción de la misma. La cantidad total de extintores portátiles así suministrados no será menor de dos.

Se proveerá una carga de repuesto por cada extintor portátil que pueda ser rápidamente recargado, o sino, extintor portátil adicional. En general los extintores que específicamente se deben utilizar en un espacio en particular deberán estar estibados cerca de las entradas a dichos espacios. Todos los extintores deberán ser recargados cada año y serán sometidos a una prueba de presión cuando la resistencia parezca dudosa.

g) **Equipo de Bombero** - Toda nave estará provista de, por lo menos, un equipo de bombero completamente equipado conforme se estipula en SOLAS 74, Capítulo 11-2, Regla 14.

h) **Rotulación del Equipo para Combatir Incendios** - Todo equipo para combatir incendios ha de estar claramente rotulado para su propósito específico, ya sea en el lenguaje predominante de la tripulación de la nave y en inglés, o mediante diagramas auto-explicativos.

ARTICULO 15 CONTROLES REMOTOS Y ALARMAS

a) Toda nave estará provista de medios para detener los ventiladores que sirven a los espacios de máquinas y carga y para cerrar todas las puertas, ventiladores, espacios anulares alrededor de chimeneas y otras aberturas a dichos espacios. Estos medios podrán ser operados desde afuera de dichos espacios en caso de incendio.

b) Los impulsores y extractores de aire de accionamiento mecánico, las bombas de aceite y combustible, las purificadoras y otros equipos de manipulación de aceite y combustible estarán equipados con controles remotos situados fuera de los espacios en cuestión, de modo que puedan detenerse en caso de que se produzca un incendio en el espacio en el cual se encuentran colocados.

c) Toda tubería para succión de aceite combustible de un tanque de almacenamiento, de sedimentación o de servicio diario colocada sobre el doble fondo estará equipada con un grifo o válvula capaz de ser cerrada desde el exterior del espacio en el cual están colocados dichos tanques. En el caso especial de tanques profundos localizados en un túnel de ejes o tuberías se instalarán válvulas en los tanques, pero su control, en caso de incendios, podrá efectuarse mediante una válvula adicional en la tubería fuera del túnel.

d) Se instalará una alarma automática remota de incendio en todo espacio de maquinaria de propulsión que carezca de personal que lo atienda durante la navegación.

ARTICULO 16

PLANOS PARA CONTROLAR INCENDIOS:

Permanentemente expuesto en todas las naves, y para la guía de sus oficiales y tripulación, habrá planos del arreglo general indicando claramente, para cada cubierta, las secciones de control, las diversas secciones de incendio encerradas por divisiones Clase "A", junto con los particulares de las alarmas contra incendio, sistema de detección, equipo para extinguir incendios, medios de acceso a los diferentes compartimientos, cubiertas, etc.

y el sistema de ventilación. Alternativamente, a discreción de la DGON, los detalles antes mencionados se podrán indicar en un folleto, una copia del cual estará en todo momento disponible a bordo en un lugar accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día; las alteraciones serán registradas al instante tan pronto como sea práctico; y las descripciones contenidas en dichos planos y folletos estarán en el idioma nacional de la tripulación. Si el idioma no es el inglés, se incluirá una traducción al inglés. Además, se mantendrán bajo una misma cubierta, y a mano en un sitio accesible, las instrucciones concernientes al mantenimiento y operación de todo el equipo y las instalaciones de a bordo para combatir y controlar incendios.

ARTICULO 17

EQUIPO SALVAVIDAS.

a) Requisitos de Botes y Balsas Salvavidas.

1. Todas las naves estarán provistas, a cada costado, de suficientes salvavidas de construcción adecuada, para acomodar a todas las personas de a bordo, más una balsa salvavida con capacidad para el 50% del personal de a bordo, o

2. El siguiente arreglo:

(a) A cada costado de la nave, una o más balsas salvavidas de suficiente capacidad total para acomodar la cantidad total de personas de a bordo; cada balsa salvavidas será de aproximadamente la misma capacidad.

(b) Una balsa salvavidas que pueda ser colocada rápidamente en el agua en cualquiera de los dos costados de la nave, de suficiente capacidad para acomodar por lo menos la mitad de la cantidad total de personas que se encuentren a bordo, excepto que, cuando las balsas salvavidas requeridas según el acápite (a) anterior puedan ser colocadas rápidamente en el agua en cualquiera de los dos lados de la nave, se podrá relajar este requisito.

(c) En buques nuevos en los que la distancia desde la cubierta de embarque hasta el agua sea mayor de 8 metros, las balsas requeridas en el acápite (a) anterior serán del tipo apto para arriado con pescantes y se instalarán un pescante por cada dos balsas en cada costado del buque.

(d) Un bote salvavidas, bote Clase "m" o bote inflable (bote de rescate)

de un modelo aprobado, provisto en cada caso de un motor aprobado y susceptible de ser arriado por una de las bandas.

Para las naves que se ocupan del comercio de cabotaje solamente se proveerán, a cada costado de la nave, balsas salvavidas de goma de las que se tiran por la borda, suficientes para todas las personas que se encuentran a bordo.

b) Especificaciones de los Botes y Balsas Salvavidas y Mantenimiento.

1. Los botes salvavidas generalmente no deben ser de menos de 7.3 m (24 pies) de eslora excepto cuando, debido al tamaño de la nave, esto no sea práctico; entonces se podría aceptar un mínimo de 4.9 m. (16 pies) de eslora.

2. Los botes salvavidas deben estar unidos a pescantes de tipo aprobado.

3. Los botes salvavidas, balsas salvavidas y equipo para lanzarlos deben ser de diseño y construcción aprobados que cumplan los requisitos aplicables de SOLAS, de acuerdo con la fecha de construcción de la nave.

4. Se proveerán patines u otros medios adecuados para facilitar el lanzamiento.

5. El equipo y provisiones de los botes salvavidas, deberán ser inspeccionados o renovados como sea requerido cada 24 meses.

El equipo y provisiones de las balsas inflables y su mecanismo de operación deberán ser inspeccionadas cada 12 meses.

c) Equipo de Bote de Salvavidas.

1. El equipo para los botes salvavidas unido a las naves que se ocupan del comercio no restringido, será el siguiente:

(a) Un juego de remos flotantes por bancada de un solo remero, dos remos flotantes de repuesto y un remo flotante de gobierno; un juego y medio de oletes u horquillas unidos a botes salvavidas mediante cabos o cadenas; un bichero;

(b) Dos tapones para cada orificio de drenaje (excepto donde haya válvulas automáticas adecuadas) adjuntos a bote salvavidas mediante cabos o cadenas, un achicador y dos cubos;

(c) un timón y una caña del timón unidos al bote salvavidas;

(d) un cabo de seguridad en forma de guirnalda colocado en la parte exterior del bote; medios para permitir que las personas se agarrén al bote salvavidas si éste se volteara, en forma de cuerdas o rieles de pantofo, junto con asideros asegurados de borda a borda bajo la quilla;

(e) un pequeño armario adecuado para estibar los artículos pequeños del equipo, marcado debidamente;

(f) dos hachas; una a cada extremo del bote;

(g) una lámpara con aceite suficiente para 12 horas;

(h) una caja a prueba de agua que contenga dos cajas de fósforos que no se extingan fácilmente con el viento;

(i) un mástil o mástiles, con estays de cable de acero galvanizado junto con velas de color naranja, las cuales esta-

rán marcadas, para fines de identificación, con la primera y la última letras del nombre de la nave a la cual pertenece el bote salvavidas;

(j) un compás en una bitácora;

(k) un ancla de mar;

(l) dos cabos de suficiente largo y tamaño. Uno estará asegurado al extremo de proa del bote salvavidas, con gaza y cazonete de modo que se pueda soltar y el otro estará firmemente asegurado a la roda del bote salvavidas, listo para usarse;

(m) un recipiente que contenga 4 1/2 litros (un galón) de aceite vegetal, de pescado o animal. Se proveerá un medio que permita distribuir el aceite fácilmente en el agua, y acomodado de forma tal que pueda adjuntarse al ancla de mar;

(n) cuatro señales de auxilio del tipo conete con paracaídas;

(o) dos señales flotantes de humo;

(p) un botiquín de primeros auxilios;

(q) una linterna eléctrica a prueba de agua, adecuada para hacer señales Morse, junto con un juego de baterías de repuesto y un foco de repuesto en un recipiente a prueba de agua;

(r) un espejo de señales diurnas;

(s) una navaja de bolsillo que tenga un abrelatas que se mantendrá unido al bote salvavidas con un cabo;

(t) dos cabos mensajeros ligeros, flotantes;

(u) una bomba manual;

(v) un silbato;

(w) una caña de pescar y seis anzuelos;

(x) una toida de color altamente visible, capaz de proteger a los ocupantes contra las lesiones por exposición al sol;

(y) copia de la tabla de señales salvavidas;

(z) medios que permitan trepar al bote a las personas que están en el agua (escalera corta).

2. Se podrá omitir el punto (f) en el caso de las naves que se ocupan del comercio costero o de cabotaje.

d) Equipo de las Balsas de Goma - Todas las balsas salvavidas tendrán el siguiente equipo:

1. un pequeño arbotante de rescate, unido a un cabo flotante de por lo menos 30 metros (100 pies) de longitud;

2. un cojín de seguridad y un achicador, para balsas salvavidas que estén equipadas para acomodar no más de 12 personas; dos cojines de seguridad y dos achicadores para balsas de seguridad que estén equipadas para acomodar 13 personas o más;

3. dos esponjas;

4. dos anclas de mar, una permanentemente adjunta a la balsa salvavidas y otra de repuesto;

5. dos canales;

6. un juego de reparación que sirva para reparar pinchazos en los compartimientos de flotación;

7. una bomba o fuelle para completar el inflado;

8. tres abrelatas de seguridad;

9. un botiquín para primeros auxilios;

10. una linterna eléctrica a prueba de agua, adecuada para hacer señales en

clave morse, junto con un juego de baterías de repuesto y un foco de repuesto en un recipiente a prueba de agua;

11. un espejo para señales diurnas y un silbato para señales;

12. dos señales de peligro tipo cohete/paracaídas;

13. seis bengalas manuales de peligro;

14. una caña de pescar y seis anzuelos;

15. seis pastillas contra el mareo para cada persona que la balsa salvavidas puede acomodar;

16. instrucciones impresas en el lenguaje nativo de la tripulación y en el idioma inglés, sobre cómo sobrevivir en la balsa salvavidas;

17. una copia de la tabla de señales salvavidas;

e) Provisiones en los Botes y Balsas Salvavidas.

1. Cada bote y balsa salvavidas deberá estar provisto de 1/2 kg. (1 lb.) de raciones aprobadas para cada persona que le esté permitido llevar. Las raciones deberán estar empacadas en recipientes cerrados al vacío, estibados en una caja estanca. Se deberán proveer cucharas y vasos inoxidables.

2. Los requisitos arriba mencionados no se aplican a botes salvavidas de naves que se ocupan del comercio de cabotaje.

3. Cada bote salvavidas deberá llevar recipientes estancos que contengan 3 litros (6 pintas) de agua potable para cada persona que el bote salvavidas esté autorizado a transportar. La cantidad de agua se podrá reducir a la mitad en naves que se ocupan del comercio costero o de cabotaje.

4. Cada balsa salvavidas deberá llevar recipientes estancos que contengan 1 1/2 litros (3 pintas) de agua potable para cada persona que la balsa salvavidas esté autorizada a transportar.

5. Las cantidades de agua indicadas bajo los acápite 3) y 4) se podrán reducir en 1/2 litro por persona, si son reemplazadas por un aparato desalinizador adecuado capaz de producir una cantidad equivalente de agua fresca.

f) Disponibilidad de Botes y Balsas Salvavidas.

1. Todos los artículos del equipo salvavidas estarán rápidamente disponibles para ser usados en una emergencia. Todos los botes y balsas serán estibados de modo que puedan ser puestos en el agua con rapidez y seguridad aún si la nave está escorada 15º hacia cualquier lado y con un asiento de 100. Deben estibarse lejos de la hélice de la nave, cuando sea práctico.

2. Todas las balsas salvavidas deben estibarse en posición de flotar libremente. Si se aseguran para evitar el movimiento durante el mal tiempo, se debe instalar un desenganchador hidráulico para permitir que las balsas suban a la superficie, si fuesen hundidas por una nave que naufraga-se.

3. En las habitaciones de la tripu-

lación y en el puente se exhibirán conspicuamente las instrucciones detalladas para la operación y sobrevivencia en balsas salvavidas.

g) Identificación de los Botes Salvavidas y el Bote de Rescate.

Todos los botes salvavidas y botes de rescate preferiblemente deben ser de un color altamente visible (naranja) y deben tener el nombre de su barco madre, puerto de registro, principales dimensiones y capacidad de transporte, claramente marcados en los dos extremos.

h) Pescantes para los Botes y Balsas Salvavidas.

1. Todo bote salvavidas o bote de rescate debe estar unido a un juego de pescantes.

2. Todos los pescantes de gravedad deberán estar diseñados de forma tal que haya un momento positivo de volteo durante todo el viaje del pescante desde la posición de estiba dentro de la borda hasta la posición fuera de la borda bajo las condiciones de escora y asiento especificadas arriba. Para este propósito, el peso de giro del bote debe tomarse como el peso del bote sumando el equipo, pero excluyendo la tripulación de lanzamiento.

3. Cuando se instalan pescantes del tipo basculante, el mecanismo de operación debe ser tal que permita que los botes salvavidas sean volteados rápidamente y en pleno control, en las condiciones de escora y asiento arriba indicadas, completamente equipada y tripulada por la tripulación de lanzamiento solamente, desde dentro de la borda hasta fuera de borda. La fuerza necesaria en el manubrio no debe ser mayor de 20 kgs. (44 lbs.) y el radio del manubrio no debe ser de más de 40 cm. (16 pgs.)

4. Los pescantes de un solo brazo, controlados mecánicamente, son aceptables para los botes de rescate y balsas salvavidas solamente. El mecanismo de volteo debe permitir que la nave sea volteada rápidamente bajo completo control desde dentro de la borda, hasta fuera de la borda, en las condiciones especificadas de escora y asiento. Se deben proveer topes para fijar el brazo dentro y fuera de la borda. Las fuerzas necesarias en el manubrio no debe exceder 20 kgs. (44 lbs.) y el radio del manubrio no debe exceder 30 cm. (12 pgs.) La dirección de giro del manubrio para voltear el brazo del pescante debe estar claramente marcada. Se proveerán medios aceptables para desenganchar el bote o balsa.

5. Los pescantes, tiras, poleas y mecanismos asociados para arriar deben ser suficientemente fuertes, de modo que un bote con todo su equipo y tripulado por una tripulación de lanzamiento de no menos de dos personas, o una balsa salvavidas con todo su equipo y complementos, pueda ser volteado y entonces bajado al agua desde la cubierta de embarcar, cuando la nave tiene las condiciones de escora y asiento arriba indicadas.

6. Los malacates han de tener suficiente mecanismo manual para recuperar los botes salvavidas, y donde los pescantes se recobran mediante la acción de las tiras por una fuente de energía, se debe instalar una parada automática para evitar que el mecanismo sea sobrecargado cuando los pescantes tropiezan con los topes.

7. Las tiras deben tener una carga de prueba de dos veces y media la carga de trabajo sobre el tambor.

i) Embarque e Iluminación de Botes y Balsas Salvavidas.

1. Se debe proveer una escalera de sogas frente a cada juego de pescantes, asegurada a la cubierta del bote y capaz de alcanzar la línea de flotación en lastre.

2. Las luces para preparar el bote y la balsa y las de sobre la borda deben estar provistas de suministro de energía procedente de la fuente de emergencia.

j) Chalecos Salvavidas.

1. Todas las naves deben llevar chalecos salvavidas del tipo aprobado para todo el personal de a bordo, más 10% adicional.

2. Ellos deben ser de un color altamente visible y no debe ser afectado adversamente por el petróleo o los productos del petróleo.

Todos los chalecos salvavidas deben estar equipados con un silbato inoxidable unido firmemente mediante una cuerda.

3. Todos los chalecos salvavidas han de ser estibados en lugares fácilmente accesibles a bordo de la nave; y si estuviesen estibados en las cubiertas a la intemperie deben estar en taboillas o armarios rotulados, colocados en lugares debidamente protegidos.

k) Aros Salvavidas - Todas las naves estarán provistas de seis aros salvavidas como se indica a continuación:

1. Uno a cada costado del puente en soportes que permitan un rápido desenganche equipadas con luces y señales de humo auto-activadas.

2. Uno a cada costado, aproximadamente en el centro de la nave, provistas de un cabo flotante de 27.5m (15 brazas) e instalados en soportes.

3. Uno a cada lado, aproximadamente en el extremo de popa de la cubierta a la intemperie más cercana a la línea de flotación e instalados en soportes.

4. Los aros salvavidas han de ser circulares, de tipo aprobado, con un diámetro interior de 46 cm (18 pgs) equipados con una agarradera de sogas debidamente fijada, y estarán marcados con letras de molde con el nombre y el puerto de registro de la nave.

l) Señales de peligro.

1. Todas las naves deben llevar seis señales de peligro, tipo cohete con paracaídas, capaces de producir una sola estrella roja brillante a una gran altura, y además por lo menos 6 luces manuales de bengala.

2. Todas las señales de peligro de-

ben ser de construcción fuerte.

3. Todas las señales pirotécnicas de peligro deben ser renovadas dentro del período requerido por los documentos aprobados.

4. En donde se provean señales de cohete que no son manuales serán necesario instalar dos brazos para dispararlas, uno en cada costado de la nave, pero proveer un medio de lanzamiento.

5. En los buques tanque o en otras naves que transportan productos de petróleo no se permiten luces de bengala manuales. En vez, dichas naves estarán provistas de 12 cohetes de peligro, tipo paracaídas.

m) Mecanismo Lanzacabos.

1. Todas las naves que operan en el comercio ilimitado tendrán un mecanismo lanzacabos con dos cabos y dos proyectiles capaces de lanzar un cabo a una distancia mínima de 230 metros (250 yds).

2. Los mecanismos lanzacabos deberán ser de un tipo y fabricación aceptados. Los cohetes y cartuchos deben ser renovados conforme lo requiera el documento aprobado.

n) Rotulación del Equipo Salvavidas - El equipo salvavidas habrá de ser claramente rotulado en el lenguaje predominante del personal de la nave y en el idioma inglés o mediante diseños gráficos auto-explicativos.

o) Aprobación del Equipo Salvavidas - Todo el equipo salvavidas debe ser del tipo aprobado. En general, los equipos aprobados por el gobierno de un país signatario de la Convención SOLAS 74 serán aceptados por la Administración.

ARTICULO 18

Prácticas

a) Se llevarán a cabo llamadas a la tripulación para efectuar prácticas de botes y de incendio, a intervalos no mayores de un mes. Además, estas llamadas tendrán lugar dentro de las 24 horas siguientes a zarpar, cuando quiera que el 25% de la tripulación haya sido reemplazada desde la última práctica.

b) Cuando se efectúen prácticas, los equipos de salvavidas, para combatir incendios y otros equipos de seguridad serán examinados para asegurar que estén completos y en estado satisfactorio para operar.

c) Las fechas en las cuales se lleven a cabo las prácticas, serán registradas en el libro oficial de bitácora, y si no se llevan a cabo las prácticas dentro del período reglamentario o si se realizan sólo parcialmente, se hará un registro indicando las circunstancias y el alcance de las prácticas efectuadas. En el libro de bitácora se anotará un informe sobre el examen del equipo salvavidas, junto con un registro de los botes utilizados.

d) En las naves equipadas con botes salvavidas, se sacarán diferentes botes en las prácticas sucesivas. Cuando sea práctico, los botes salvavidas se bajarán al agua por lo menos una vez cada cuatro meses, momento en que se verificará la condición de todos los aparatos y sistemas y también la in-

tegridad de la estanqueidad de los botes, además de la operación de los mecanismos para soltarlos.

e) Estas llamadas se organizarán de forma tal que se asegure que la tripulación comprenda completamente y tenga práctica en las funciones que deben llevar a cabo, incluyendo instrucciones en el manejo y operación de las balsas salvavidas, cuando las haya.

ARTICULO 19 - Primeros Auxilios

a) Toda nave estará provista de equipo de primeros auxilios, en la medida que determine la DGCN, tomando en cuenta la duración y el tipo de servicio de la nave.

b) El equipo incluirá una camilla capaz de envolver al paciente y de ser transferida adonde la bodega más baja hasta la cubierta, o desde la nave hasta la costa o hasta un bote.

c) A bordo habrá disponible instrucciones sobre primeros auxilios, en forma de guía médica.

ARTICULO 20

Instalaciones de Radio.

a) Toda nave de 100 TRB o más que no esté equipada con una estación de radiotelegrafía, estará provista de una estación de radiotelefonía según el Capítulo IV, Regla 4 de la Convención SOLAS 1974.

b) Toda nave que no esté equipada con una estación de radiotelefono o radiotelegrafo tendrá una estación de radiotelefono VHF según el Capítulo IV, Regla 17 de la Convención SOLAS 1974.

c) Toda nave de 300 TRB o más llevará un aparato portátil de radio, adecuado para las embarcaciones de salvamento, el cual cumplirá con las especificaciones indicadas en el Capítulo IV, Regla 14 de la Convención SOLAS 1974.

d) Las naves que no llevan un aparato de radio portátil llevarán un radiofaro de emergencia para indicar la posición (EPIRB) localizado en forma tal que pueda ser automáticamente soltado a la superficie y operado en el caso de que la nave zozobrease.

e) Cualquier estación de radio de a bordo, instalada ya sea voluntaria u obligatoriamente, debe ajustarse a las reglas pertinentes de la Convención SOLAS 74 y a las reglas de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

f) La DGCN podrá permitir excepciones a los requisitos arriba indicados, teniendo en cuenta las instalaciones de búsqueda y rescate en el área de operaciones de la nave.

ARTICULO 21

Lámparas para Señales. Todas las naves de más de 100 TRB tendrán a bordo una lámpara eficiente para señales diurnas, la cual no dependerá únicamente de la principal fuente de energía eléctrica de la nave.

ARTICULO 22

Escalas para Prácticos:

a) Todas las naves llevarán una escala para práctico. La escala permitirá que los prácticos se embarquen y desembarquen con seguridad, se deberá mantener limpia y en buenas con-

diciones y podrá ser utilizada por los oficiales y otras personas mientras que la nave está llegando a o partiendo de un puerto.

b) Cuando quiera que la distancia desde el nivel del mar hasta el punto de acceso a la nave sea de más de 9m, el acceso desde la escala de práctico a la nave debe ser por medio de una escala real o útro medio igualmente seguro y conveniente.

c) Los peldaños de las escalas de práctico no serán de menos de 48 cm. de largo, 11,4 cm de ancho y 2,5 cm de profundidad. Los peldaños deberán estar unidos de forma tal que se provea una escala adecuadamente fuerte cuyos peldaños se mantengan en posición horizontal y a no menos de 30,5 cm o más de 38 cm. de distancia.

d) Se proveerá un guardamancebo y un cabo de seguridad para uso inmediato si fuese necesario.

e) Se proveerán agarraderas para ayudar a los prácticos a pasar con seguridad y convenientemente desde el punto más alto de la escala hasta dentro de la nave o a la cubierta de la nave.

f) Si fuese necesario, se deberán proveer travesaños a intervalos que eviten que la escala se tuerza.

g) Una nave que tenga defensas o cuya construcción haga imposible cumplir completamente con la disposición de que la escala debe estar asegurada en un lugar en donde cada peldaño descansa firmemente contra el costado de la nave, deberá cumplir con esta disposición tan fielmente como sea posible.

ARTICULO 23

Equipo de Navegación

a) Compases Magnéticos - Todas las naves estarán provistas de un compás magnético para fines del gobierno y un segundo compás magnético fuera del puente para tomar marcaciones. En substitución, se puede colocar un solo compás magnético encima de la posición de gobierno en el puente con un reflector adentro para fines del gobierno de la nave.

b) Sondeo - Todas las naves estarán provistas de un medio para obtener la profundidad del agua en el lugar donde se encuentra la nave. Esto puede ser un ecosonda o una plomada manual debidamente marcada y graduada hasta 45 metros (25 brazas).

c) Publicaciones e Instrumentos - Todas las naves estarán provistas de cartas y publicaciones de navegación adecuadas para el viaje que habrá de emprender. La DGCN decidirá, en caso de duda, qué publicaciones e instrumentos adicionales deben proveerse a bordo.

d) Libro de Bitácora - Todas las naves llevarán libros de bitácora para el puente, la sala de máquinas y la estación de radio.

1. un libro de bitácora en el puente, para anotar la rutina diaria de navegación y la operación de la nave;

2. un libro de bitácora en la sala de máquinas, para anotar la rutina diaria de máquinas y la operación de la maquinaria auxiliar;

3. un libro de bitácora en la radio, si tuviese una estación de radio.

e) Códigos - Los siguientes códigos habrán de llevarse a bordo:

1. Reglamento Internacional para la Prevención de los Abordajes en el Mar, 1972.

2. Código Internacional de Señales.

3. Manual sobre el Uso de los Servicios Marítimos Móvil y por Satélite - Unión Internacional de Telecomunicaciones (ITU), si estuviese equipada con una estación de radio.

ARTICULO 24

Reglamento sobre Colisiones. Todas las naves cumplirán los requisitos del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, 1972.

ARTICULO 25

Reglamento sobre Alojamiento: Todas las naves cumplirán, hasta donde sea práctico, los requisitos de la Convención 92 de la Organización Internacional del Trabajo (ILO/OIT) concerniente al Alojamiento de la Tripulación a bordo de naves. Los calentadores eléctricos, si los hubiese, serán del tipo fijo y localizados lejos de los materiales fácilmente inflamables. No se permitirán calentadores de flama abierta. Las estufas de kerosene y los calentadores de agua, si los hubiese, serán instalados en cuartos bien ventilados con escapes de aire de bajo nivel. Las botellas o recipientes de gas estarán localizados al aire libre.

Las tuberías de gas serán de acero de cobre. Se deberá tener especial cuidado para evitar el peligro de incendio o explosión.

ARTICULO 26

Reglamento Anti-Contaminación. Todo buque tanque de 150 TRB o más, cumplirá la "Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos 1954" conforme fue enmendada en 1962 y 1969. En este caso, se debe llevar a bordo de la nave un "Libro Oficial de Registro de Hidrocarburos" (Oil Record Book) y se deberán hacer los registros correspondientes en el mismo.

ARTICULO 27

Este Decreto comenzará a regir a partir de su promulgación.

COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y REGISTRESE.

Dado en la ciudad de Panamá, a los 21 días del mes de Diciembre de mil novecientos ochenta y uno.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,
ARISTIDES ROYO

EL MINISTRO DE HACIENDA
Y TESORO,
ROGELIO FABREGA ZARAK

AVISOS Y EDICTOS

EDICTO EMPLAZATORIO

La suscrita Directora General de Comercio, a solicitud de parte interesada y en uso de sus facultades legales, por medio del presente Edicto:

EMPLAZA:

Al representante legal de la sociedad T.G.C. TRADING DE PANAMA, S.A., cuyo paradero se desconoce, para que dentro del término de diez (10) días contados a partir de la fecha de la última publicación del presente Edicto comparezca por sí o por medio de apoderado, hacer valer sus derechos en la demanda de oposición a la solicitud de registro de la marca de fábrica FIO- RUCCI promovida en su contra por la sociedad INDUSTRIAS DE CALZADOS PANAMA, S.A., a través de la firma forense VILLALAZ Y MUÑOZ, advirtiéndole que de no hacerlo dentro del término correspondiente, se le nombrará defensor de ausente con quien se continuará el juicio hasta el final.

Por lo tanto, se fija el presente Edicto en lugar público del Despacho de Asesoría Legal del Ministerio de Comercio e Industrias, hoy diecisiete (17) de diciembre de mil novecientos ochenta y uno (1981) y copia del mismo se tiene a disposición de la parte interesada para su publicación.

Licda. GEORGINA I. DE PEREZ
DIRECTORA GENERAL
DE COMERCIO
(Fdo) Licdo. JUAN JOSE FERRAN T.
Secretario Ad-Hoc

(L008869)

3a. Publicación,

para su publicación.

Licda. Georgina I. de Pérez
Directora General de
Comercio.

Licdo. Juan Ferrán T.
Secretario Ad-Hoc.
(L008865)

(3a. Publicación)

PROGRAMA

UNIVERSIDAD DE PANAMA

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

(UNIPAN-BID No. 2)

PRESTAMO No. 578/SF-PN

LICITACION PUBLICA INTERNACIONAL LE-2-82

A partir del día 20 de enero de 1982 y hasta las 8 a.m. del 16 de marzo de 1982 se recibirán propuestas en la Oficina Ejecutora del Programa UNIPAN-BID No. 2, para el suministro e instalación de Equipo de ENTOMOLOGIA, NEMATOLOGIA-FITOTECNIA, FITOPATOLOGIA-SEMILLAS, EDAFOLOGIA-CARTOGRAFIA, TOPOGRAFIA, RIEGO ECOTECNIA de la Facultad de Agronomía, en Chiriquí.

Esta Licitación se llevará a cabo con fondos del préstamo No. 578/SF-PN otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo mediante su Fondo para Operaciones Especiales.

El pliego de condiciones y especificaciones técnicas podrá obtenerse mediante el pago de diez balboas (B/10,00) a partir del 20 de enero de 1982 en la Oficina Ejecutora del Programa (UNIPAN BID No. 2, situada en la calle adyacente a la entrada principal de la Universidad de Panamá, durante los días hábiles de 8:00 a.m. a 4:00 p.m.

Esta Licitación se regirá por las disposiciones pertinentes del Código Fiscal y demás preceptos legales vigentes reguladores de la materia.

Dr. CEFERINO SANCHEZ
Rector.

1a. Publicación

EMPLAZA:

Al representante legal de la sociedad JERRY INTERNATIONAL CORP., cuyo paradero se desconoce, para que dentro del término de diez (10) días contados a partir de la fecha de la última publicación del presente Edicto comparezca por sí o por medio de apoderado, hacer valer sus derechos en la demanda de oposición a la solicitud de registro de la marca de comercio consistente en el DIBUJO DE LA FIGURA DE UN CANGURO, promovida en su contra por la sociedad INDUSTRIAS DE CALZADOS DE PANAMA, S.A., a través de la firma forense VILLALAZ Y MUÑOZ, advirtiéndole que de no hacerlo dentro del término correspondiente, se le nombrará defensor de ausente con quien se continuará el juicio hasta el final.

Por lo tanto se fija el presente Edicto en lugar público del Despacho de Asesoría Legal del Ministerio de Comercio e Industrias, hoy diecisiete (17) de diciembre de mil novecientos ochenta y uno (1981) y copia del mismo se tiene a disposición de las partes interesadas

EDITORIA RENOVACION, S. A