

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: LEY

Número: 13

Referencia:

Año: 1937

Fecha(dd-mm-aaaa): 23-01-1937

Título: POR LA CUAL SE APRUEBA UNA CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR SUSCRITA EN LONDRES EL 31 DE MAYO DE 1929, A LA CUAL SE ADHIRIO NUESTRA REPUBLICA EL 10-07-36.

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL

Gaceta Oficial: 07515

Publicada el: 08-04-1937

Rama del Derecho: DER. INTERNACIONAL PÚBLICO, DER. MARITIMO

Palabras Claves: Tratados, acuerdos y convenios internacionales, Tratados y acuerdos

Páginas: 19

Tamaño en Mb: 3.544

Rollo: 86

Posición: 1880

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XXXIV

Panamá, República de Panamá, Jueves 8 de Abril de 1937

NUMERO 7515

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Ley 13, de 1937, de 23 de Enero, por la cual se aprueba una Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar, suscrita en Londres el 31 de Mayo de 1929, a la cual Convención se adhirió nuestra República el 10 de Julio de 1936.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Decreto 41, de 1º de Abril, por el cual se hace un nombramiento en la Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones.

Resolución 21, de 8 de Abril, por la cual se concede vacaciones a los señores Orlando McGuire y Nivia Rivera Ayudantes 1º y 2º de la Agencia Postal de Panamá, respectivamente.

Relación de las facturas Consulares creadas en la Oficina del Avulsador Oficial de Panamá.

Movimiento de la Oficina del Registro de la Propiedad.

Movimiento de las Notarías.

Movimiento de la Alcaldía del Distrito Capital.

Avisos y Edictos.

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Es sancionada por el Ejecutiva la Ley sobre seguridad de la vida humana en el mar

LEY 13 DE 1937
(DE 23 DE ENERO)

por la cual se aprueba una Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar suscrita en Londres el 31 de Mayo de 1929, a la cual Convención se adhirió nuestra República el 10 de Julio de mil novecientos treinta y seis.

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo único. Apruébase la Convención Internacional sobre seguridad de la Vida Humana en el Mar suscrita en Londres el 31 de Mayo de 1929, a la cual Convención se adhirió nuestra República el 10 de Julio de 1936 (mil novecientos treinta y seis), que a la letra dice:

"Los Gobiernos de Alemania, de la Confederación de Australia, de Bélgica, del Canadá, de Dinamarca, de España, del Estado Libre de Irlanda, de los Estados Unidos de América, de Finlandia, de Francia, del Reino Unido de la Gran Bretaña, y de Irlanda del Norte, de la India, de Italia, del Japón, de Noruega, de los Países Bajos, de Suecia y de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas, deseando establecer, de común acuerdo, principios y reglamentos con objeto de salvaguardar la vida humana en el mar,

Considerando que el mejor medio de alcanzar dicho fin es la celebración de un Convenio, han designado los Plenipotenciarios siguientes:

(Siguen los nombres de los Plenipotenciarios).

Los cuales, después de haberse comunicado sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido las disposiciones siguientes:

CAPITULO I

Preliminares

Artículo 1º. Los Gobiernos Contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones del presente Convenio con objeto de fomentar la seguridad de la vida humana en el mar, a adoptar los Reglamentos y a tomar cuantas medidas sean adecuadas para que produzcan pleno y completo efecto.

Las disposiciones del presente Convenio se completan con un Reglamento contenido en el anexo y que tiene igual valor y entra en vigor al mismo tiempo que el presente Convenio. Cualquiera referencia al Convenio impli-

ca referencia simultánea al Reglamento anexo al mismo.

Artículo 2º. —*Aplicaciones y Definiciones.*—1º.—Las disposiciones del presente Convenio se aplican en las condiciones siguientes a los buques que pertenezcan a un país (cuyo Gobierno sea contratante, y a los buques pertenecientes a comarcas a las cuales se aplica el presente Convenio, en virtud del artículo 62.—Capítulo 2º.—(Construcción): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales. Capítulo 3º (Elementos del Salvamento): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando realicen viajes internacionales.—Capítulo 4º (Radiotelegrafía): a todos los buques que efectúen viajes internacionales, con excepción de los buques de carga de menos de mil seiscientos (1600) toneladas de arqueo bruto. Capítulo 5º.—(Seguridad de la Navegación): a todos los buques, cualquiera que sea el género de los viajes que haga. Capítulo 6º (Certificados): a todos los buques a los que se apliquen los capítulos 2º, 3º y 4º

2º. Cada capítulo define con mayor precisión las categorías de buques a los que se aplica, así como el alcance de las disposiciones que le son aplicables.

3º. En el presente Convenio, salvo indicaciones explícitas contrarias:

a) Un buque se considera como perteneciente a un país cuando esté matriculado en un puerto del mismo;

b) la expresión "Administración" designa al Gobierno del país en que el buque esté matriculado;

c) un viaje internacional es un viaje entre un país al que se aplique el presente Convenio y un puerto que se encuentre fuera del país, o inversamente.

Cualquiera colonia, territorio de Ultramar, protectorado o territorio que está bajo soberanía o mandato, se considera en este respecto como un país distinto;

d) un buque se considera como de pasaje, si transporta más de 12 pasajeros;

e) la expresión "Buque" designa a los contenidos en el anexo y 4º, el presente Convenio, salvo indicación explícita en contrario, no se aplica a los buques de guerra.

Artículo 3º. *Casa de Puerto Negro.* El buque que en el momento de su partida para un viaje cualquiera no estuviera sujeto a las prescripciones del presente Convenio, en todas sus partes, a ellas en virtud de cualquier convenio, del cual dependa el buque y aquella debida a cualquier otro tratado o convenio de carácter mayor. Los señores plenipotenciarios a los que se refieren los artículos de este Convenio, en la sesión de la Conferencia de Londres, el 23 de Julio de 1929, se comprometieron a adoptar las disposiciones del presente Convenio, en todas sus partes, a ellas en virtud de cualquier convenio, del cual dependa el buque y aquella debida a cualquier otro tratado o convenio de carácter mayor. Los señores plenipotenciarios a los que se refieren los artículos de este Convenio, en la sesión de la Conferencia de Londres, el 23 de Julio de 1929, se comprometieron a adoptar las disposiciones del presente Convenio, en todas sus partes, a ellas en virtud de cualquier convenio, del cual dependa el buque y aquella debida a cualquier otro tratado o convenio de carácter mayor.

CAPITULO II

Construcción

Artículo 4º Buques a los que se aplica este capítulo: 1º Este capítulo, sólo cuando existan disposiciones contrarias, se aplicará a los buques nuevos de pasaje, afectos a viajes internacionales; 2º Se entiende por buque nuevo de pasaje a todo buque cuya quilla se haya puesto el 1º de Julio de 1931, o posteriormente, o que se haya transformado para dedicarlo al servicio de pasaje en esa fecha o posteriormente. Los demás buques de pasaje se considerarán como buques de pasaje ya existentes; 3º La administración de un país cualquiera, si cree que la derrota seguida y las condiciones del viaje hacen que la aplicación de las prescripciones de este capítulo no sea razonable ni necesaria, podrá dispensar de tales prescripciones a los buques o a las categorías de buques, pertenecientes al propio país que durante su viaje no se alejen más de 20 millas marinas de la tierra más próxima; 4º Si un buque de pasaje durante su viaje no se aleja más de 200 millas marinas de la tierra más próxima, la administración a que pertenezca podrá atenuar las prescripciones de las reglas IX, X, XV y XIX, caso de poderse demostrar a satisfacción de la administración que la aplicación de estas prescripciones no es ni razonable, ni prácticamente realizable; 5º Tratándose de buques de pasaje ya existentes, que efectúen viajes internacionales y no satisfagan ya a las prescripciones del presente capítulo, relativo a los buques nuevos de pasaje, las medidas que deberán tomarse para cada buque se determinarán por la administración del país a que pertenezcan con objeto de obtener una seguridad mayor en los puntos en que sea prácticamente realizable y razonable; 6º En buques de pasaje que efectúen viajes internacionales utilizados para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalaciones de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, la Administración de un país cualquiera si juzga que es prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente capítulo, podrá dispensar de ellas a buques de esa clase que le pertenezcan con las siguientes condiciones:

a) Se aplicarán las prescripciones relativas a la construcción en la medida más amplia compatible con las circunstancias del tráfico.

b) Se tomarán medidas para formular prescripciones generales que tendrán que aplicarse al caso particular de este género de tráfico. Estas prescripciones se formularán de acuerdo con otros Gobiernos Contratantes, si los hay que pudieran estar directamente interesados en el transporte de esos pasajeros; 7º El presente capítulo no se aplica a los buques desprovistos de propulsión mecánica, ni a los buques de madera de construcción primitiva como faluchos, juncos, etc.

Artículo 5º *Subdivisión estanca de los buques.*—1º Los buques se subdividirán tan eficazmente como sea posible, teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a que se dedican. Las disposiciones relativas a la subdivisión están determinadas por los artículos y reglas siguientes: 2º El grado de subdivisión asegurado por la aplicación de estas reglas, varía con la eslora del buque y el servicio a que se destine, de manera que la subdivisión más elevada corresponde a los buques de mayor eslora afectos al transporte de pasajeros; 3º Las reglas I a V indican el procedimiento que se debe seguir para determinar el grado de subdivisión aplicable a un buque; 4º Para que cada grado de subdivisión prescrito sea respetado se asignará a cada buque y se marcará en su costado externo una línea de carga, correspondiente al estanco que se apruebe como adecuado a la subdivisión. Si hay en el buque espacios destinados a servir indistintamente a pasajeros o a carga, se podrá, si lo solicita el armador, asignarse y trazar en el costado externo una o varias líneas adicionales

de carga correspondientes a los distintos calados de subdivisión que la Administración apruebe para las distintas condiciones del servicio. La línea de máxima carga, correspondiente a cada una de esas líneas de carga, y las condiciones del servicio para las cuales se acepta, se indicarán de una manera precisa en el certificado de seguridad. Las líneas de carga de subdivisión se marcarán e inscribirán según el método prescrito por la regla séptima (7º).

Artículo 6º Mamparos de Proa y Popa, Mamparos de la Cámara de Máquinas, Túneles de las Hélices, etc.—En todo buque habrá mamparos estancos a proa y a popa, y en las extremidades de la cámara de máquinas. En buques de hélices habrá túneles estancos para los ejes, o compartimentos equivalentes, todo ello de acuerdo con las prescripciones de la regla VI.

Artículo 7º *Construcción, Pruebas, etc.*—La regla VIII a XIII, inclusive y las XV a XXI, ambas inclusive, contienen las prescripciones relativas:

a) a la construcción y pruebas de los mamparos estancos, dobles fondos, cubiertas estancas, pozos de escotilla, conductos de ventilación, mamparos contra incendios, etc.;

b) a las aberturas en los mamparos en el costado de los buques y en la cubierta expuesta al mar y a los medios de cierre de esas mismas aberturas, así como el uso que deberá hacerse de ellos;

c) a las pruebas, inspecciones y maniobras periódicas de los medios de cierre de las aberturas en los mamparos estancos y en el costado del buque;

d) a los medios de salida de los compartimentos estancos;

e) a los elementos de achique;

f) a la potencia disponible para la marcha atrás y al aparato auxiliar de gobierno.

Artículo 8º *Prueba de estabilidad.* En todo buque nuevo de pasaje, cuando esté terminado se practicará una prueba de estabilidad, y se determinarán los elementos de la misma. El personal encargado de utilizar el buque recibirá cuantas indicaciones puedan servirle para maniobrar convenientemente.

Artículo 9º *Inscripciones en el cuadernillo de bitácora.*—Se inscribirá en el cuadernillo de bitácora el cierre y apertura de las puertas estancas, etc., así como todos los ejercicios e inspecciones, en la medida especificada por la regla XIV.

Artículo 10. *Inspecciones iniciales y subsiguientes de los buques.*—Los principios generales que deben regir la inspección de los buques nuevos e existentes, por lo que atañe al casco, las cañeras y máquinas auxiliares y armamento, están indicados en la regla XXII. Cada Gobierno contratante se obliga: 1º A dictar reglamentos detallados en conformidad con los principios generales o a modificar la reglamentación existente para ponerla de acuerdo con los principios; 2º A asegurar la aplicación de esos reglamentos. En general, los precisados reglamentos de detalle se redactarán de modo que desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el buque esté adecuado al servicio a que se le destina.

CAPITULO III

Elementos de equipamiento, etc.

Artículo 11. *Definiciones en este capítulo:*

a) la expresión "buque nuevo" designa un buque cuya quilla se ha puesto el 1º de Julio de 1931 o después de esta fecha. Los demás buques se califican de "buques existentes";

b) la expresión "viaje internacional corto" designa un viaje internacional durante el cual el buque no se aleja más de 200 millas de la costa próxima;

c) la expresión "aparatado de gobierno" designa a los ban-

cos y sillas flotantes de cubierta o a cualquier otro elemento flotante, con excepción de las embarcaciones, chalecos, salvavidas y boyas de salvamento.

Artículo 12. Aplicación. 1º El presente capítulo, salvo disposiciones en contra, se aplica a los buques nuevos de pasaje, de propulsión mecánica, que efectúan viajes internacionales; 2º En los artículos 13, 14, 15 y 25 se fijan prescripciones especiales para los buques de pasaje que efectúan viajes internacionales cortos; 3º La Administración de un país cualquiera, si cree que la derrota seguida y las condiciones del viaje hacen que la aplicación de la totalidad de las prescripciones del presente capítulo no sea razonable ni necesaria, podrá dispensar de ellas en la proporción correspondiente a buques determinados o a categorías de buques pertenecientes al propio país, que durante su viaje no se alejen de la costa más cercana más de 20 millas; 4º Tratándose de buques de pasaje ya existentes de propulsión mecánica, que efectúan viajes internacionales y no satisfagan actualmente a las prescripciones del presente capítulo, relativas a buques nuevos de pasaje, la administración del país a que pertenezcan deberán tomar medidas oportunas para que, dentro de lo posible y razonable, los principios generales expuestos en el Artículo 13 y las demás prescripciones del presente capítulo se apliquen, a más tardar, el 1º de Julio de 1931; 5º Para los buques de pasaje de propulsión mecánica que realicen viajes internacionales y que se utilicen para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, cualquier Administración podrá, si juzga prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente capítulo, dispensar de ellas a los buques de que se trate, bajo las siguientes condiciones:

- a) en la mayor proporción, compatibles con las condiciones del tráfico, se aplicarán las prescripciones relativas a los botes y otros elementos salvavidas y a la protección contra incendios;
- b) todos los botes y todos esos elementos salvavidas tendrán que estar rápidamente disponibles en el sentido del artículo 13;
- c) habrá un chaleco salvavidas por cada persona que se encuentra a bordo;
- d) se adoptarán disposiciones para formular prescripciones generales, que habrá que aplicar al caso particular de acuerdo con las de los demás Gobiernos contratantes, si los hay, que se interesen directamente por el transporte de esos pasajeros.

Artículo 13.—*Botes salvavidas y aparatos flotantes.*—Los principios generales que rigen el armamento de los botes salvavidas y aparatos flotantes de un buque sometido a las prescripciones del presente capítulo, se reducen a la disponibilidad inmediata en caso de urgencia y a que sean adecuados.

1º Para estar rápidamente disponibles los botes salvavidas y aparatos flotantes, tendrán las siguientes condiciones:

- a) se los podrá echar al agua segura y rápidamente, aún en condiciones desfavorables de balance y cabeceo;
- b) será posible embarcar a los pasajeros en los botes rápidamente y en orden;
- c) la instalación de cada bote y de cada aparato flotante no impedirá la maniobra de los demás botes y aparatos; 2º para ser adecuado el armamento del bote para lo que atañe a botes salvavidas y aparatos flotantes, se mara las siguientes condiciones:

- a) salvo las prescripciones del párrafo b) del presente apartado, habrá en los botes un silla para cada persona que se halle a bordo, y además, aparatos flotantes para el 20% de las personas que se encuentran en el bote que:

- b) tratándose de buques de pasaje que efectúan viajes internacionales cortos, se instalarán botes de manobra que satisfagan las prescripciones insertas en el cuadro que figura en la regla XXXIX. Por otra parte habrá aparatos flotantes en cantidad suficiente para que el conjunto de los botes y de los aparatos puedan servir a la totalidad de las personas que halla a bordo, según se haya dicho en la regla XXXVIII. Por último, y además, habrá aparatos flotantes para el 10% de las personas que estén a bordo;

- c) en ningún buque de pasaje se exigirán más botes que los necesarios para todas las personas que estén a bordo.

Artículo 14. Condiciones para que los elementos de salvamento sean adecuados y se puedan disponer de ellos rápidamente.—Con objeto de llevar a la práctica los principios establecidos en el artículo 13 para que los elementos de salvamento sean adecuados y se pueda rápidamente disponer de ellos, tales elementos satisfarán las prescripciones de las reglas XXXVII, XXXVIII y XXXIX.

Artículo 15. Modelos reglamentarios de botes.—Balsas de salvamento.—Aparatos flotantes. Todos los botes salvavidas, las balsas del salvamento y los aparatos flotantes satisfarán a las condiciones fijadas por el presente convenio, así como por las reglas XXIV a XXIX, ambas inclusive.

Artículo 16.—*Construcción de los botes.*—Todos los botes estarán bien contruados, tendrán formas y proporciones que les aseguren una gran estabilidad en el mar y una línea de flotación u obra muerta suficiente, cuando se encuentran cargados con todas las personas que deben llevar y todo su armamento.

Cada embarcación presentará una solidez suficiente para que pueda echarse al agua sin peligro, con toda su carga, personal y material.

Artículo 17.—*Acceso de los pasajeros a los botes.*—Se adoptarán disposiciones convenientes para permitir el acceso de los pasajeros en los botes desde la cubierta de embarque. Además, habrá una escala adecuada en cada par de pescantes.

Artículo 18.—*Capacidad de los botes y balsas de salvamento.*—El número de personas que podrá llevar un bote de uno de los modelos reglamentarios o una balsa de salvamento aprobada o un aparato flotante, y las condiciones para poder aprobar una balsa de salvamento o un aparato flotante, se determinan de acuerdo con las reglas XXX a XXXV, ambas inclusive.

Artículo 19.—*Armamento de los botes y balsas de salvamento.*—La regla XXXVI fija el armamento de los botes y balsas de salvamento.

Artículo 20. *Chalecos y boyas salvavidas.* 1º Todos los buques a los que se aplica el presente capítulo tendrán para cada persona que se encuentre a bordo un chaleco salvavidas de un modelo aprobado por la administración y además un número conveniente de chalecos especiales para niños, a menos que los chalecos precedentes no puedan ajustarse a la talla de los niños.

2º Todos los buques tendrán asimismo boyas salvavidas de un modelo aprobado según se ha dicho antes, cuyo número queda fijado por la regla XM.

3º Ninguna administración aprobará un chaleco o una boya salvavidas, si no satisfacen las prescripciones de la regla XI, aplicables a los chalecos o a las boyas según el caso.

4º El presente capítulo no impedirá el empleo salvavidas de cualquier otro tipo de chaleco salvavidas reglamentario.

Artículo 21.—*Difusión de la información.*—Administraciones de buques. 1º Se tomarán disposiciones apropiadas para

la entrada y la salida de los distintos compartimentos, cubiertas, etc.

2° Se dispondrá de un alumbrado eléctrico o de otra clase, suficiente para llenar todas las exigencias de la seguridad en las distintas partes del buque y, prácticamente en las cubiertas donde se encuentren los botes salvavidas. En los buques en que la cubierta de botes está a más de 9 metros 15 (30) pies de la flotación que corresponda al cuidado mínimo en el mar, se arbitrarán medios para alumbrar los botes desde el buque, y a lo largo del costado, antes e inmediatamente después de la maniobra de echarlos al agua. Se dispondrá de un manantial de energía autónomo capaz de alimentar, en caso de necesidad, los aparatos de ese alumbrado de seguridad y situado en las regiones superiores del buque por encima de la cubierta de compartimentaje.

3° La salida de cada compartimento ocupado por los pasajeros o la dotación, se alumbrará constantemente con un farol de socorro. Estos faroles de socorro se alimentarán con el manantial autónomo previsto en el apartado anterior, caso de interrumpirse el servicio del manantial normal de energía para el alumbrado del buque.

Artículo 22. *Personal patentado y no patentado de los buques.* 1° En todo buque al que se aplique el presente capítulo, por cada bote o balsa salvavidas instalado para llevar a la práctica las prescripciones del propio capítulo, habrá cierta cantidad de personal patentado determinado por las prescripciones de la regla XLI, referentes al bote o balsa de salvamento de que se trate.

2° El capitán del buque queda en libertad, según las circunstancias, de determinar a cada bote o balsa el personal patentado que estime conveniente.

3° Por "personal patentado" se entenderá el de la dotación del buque provisto de certificados de aptitud otorgados en nombre de la Administración en las condiciones previstas por dicha regla.

4° La organización del personal de las embarcaciones estará de acuerdo con la regla XLII.

Artículo 23. *Aparato porta-amarros.* Todo buque al que se refiera este capítulo irá provisto de un aparato porta-amarros del modelo aprobado por la Administración.

Artículo 24. *Mercancías peligrosas.—Medidas contra incendios.* 1° Queda prohibido embarcar como lastre o como carga materias susceptibles de poner en peligro la vida de los pasajeros o la seguridad del buque, aisladamente o en conjunto, por su naturaleza, su cantidad o su acondicionamiento.

Esta prohibición no se aplica ni al material destinado a las señales de auxilio o socorro del mismo buque ni a los abastecimientos navales o militares para el servicio del Estado en las condiciones en que el transporte de esos abastecimientos está autorizado por la Administración. La administración de las materias que se deben considerar peligrosas y la indicación de las precauciones obligatorias que habrá que tomar respecto a su embalaje y acondicionamiento, serán objeto de instrucciones oficiales y periódicas por parte de cada administración.

2° La regla XLIII indica las disposiciones que hay que tomar para el descubrimiento y extinción del incendio.

Artículo 25.—*Zafarrancho de alarma y ejercicios.*—Se asignará a cada miembro de la tripulación un cargo especial en zafarrancho de alarma. El rol o lista de la dotación, para el uso de alarmas, reproducirá las obligaciones de los miembros de la tripulación, singularmente, indicará el sitio a que en la cual deberá dirigirse y las funciones que allí tendrá que desempeñar. Antes de hacerse a la mar se redactará y se pondrá al día la lista, permitiendo

a la autoridad competente verificar su existencia. Se expondrá bien a la vista en varios sitios del buque y particularmente en los locales destinados a la dotación. Las reglas XLIV y XLV prescriben las condiciones en que se procederá a las asambleas y ejercicios de la tripulación

CAPITULO IV

Radiotelegrafía

Artículo 26.—*Aplicación y Definiciones.* 1° El presente capítulo se aplica a todos los barcos que efectúen viajes internacionales, excepto los buques de carga de menos de 1000 toneladas de arqueo total.

2° Para la aplicación del presente capítulo, todo buque que no sea de pasaje es un buque de carga.

Artículo 27.—*Instalación de aparatos Radiotelegráficos.* 1° Todos los barcos a los que se aplique el presente capítulo deberán, si no están exceptuados en virtud del artículo 28, estar provistos de una instalación radiotelegráfica de acuerdo con las disposiciones del artículo 21, según se indica a continuación:

- todos los buques de pasaje, cualquiera que sean sus dimensiones;
- todos los buques de carga de 1000 o más toneladas de arqueo total.

2° La Administración de cualquier país está facultada para retardar la aplicación de las disposiciones del apartado 1 b) precedente, a los buques de carga de menos de 2000 toneladas de arqueo bruto, pertenecientes al país de que se trate, durante un período de tiempo que no pase de quince años, a partir de la fecha en que entre en vigor el presente Convenio.

Artículo 28.—*Excepciones de las prescripciones del artículo 27.*—1° La Administración de un país cualquiera, si por la derrota seguida y las condiciones del viaje cree que una instalación radiotelegráfica no es ni razonable ni necesaria, podrá exceptuar de las prescripciones del artículo 27 a los buques que le pertenezcan: 1) Buques de pasaje: a) ciertos buques de pasaje individualmente o por categorías, cuando en el transcurso de su viaje: 1) No se alejen más de 20 millas de la costa más próxima; 2) No efectúen una travesía de más de 200 millas en alta mar entre dos puertos consecutivos; b) ciertos buques de pasaje que navegan exclusivamente más acá de las zonas cuyos límites están determinados en el anexo del presente artículo. II.—Buques de carga: ciertos buques de carga individualmente o por categorías que durante su viaje no se alejen más de 150 millas de la costa más próxima.

2° La Administración de cualquier país, por otra parte, podrá exceptuar a los buques que le pertenezcan y estén comprendidos en la categoría siguiente:

1° Los lanchones remolcadores y los buques de vela existentes: Por buque de vela existente se entenderá el buque de vela cuya quilla se haya puesto el 1° de Julio de 1931 o antes.

2° Los barcos de construcción primitiva, como fatucos, juncos, etc., si es prácticamente imposible proveerlos de una instalación radiotelegráfica.

3° Los buques que no realicen únicamente viajes internacionales, pero que, en circunstancias excepcionales, estén obligados a emprender un solo viaje de esta naturaleza.

Anexo al artículo 28.—1° El Báltico y sus cercanías, al Este de una línea trazada desde Leningrado (Nueva Gota) al Norte, hasta el Texel (Países Bajos) al Sur, fuera de la jurisdicción territorial de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas.

2° La parte del Golfo de Tartaria y del Mar de

Okotsk, de interés para los viajes efectuados entre los puertos de Hokkaido y los de Sakelín japonés.

3° El estrecho de Chosen (Tyosen) limitado al Norte por una línea trazada desde el cabo Natsungu (Kawajiri Misaki) hasta el Fusan, y al Sur, por la línea que va desde Nagasaki a la isla Giffard (a la altura de la punta Sudeste de la isla Quelpart) y de allí a Tin To (Isla Amherst).

El mar Amarillo al Norte de los 37° de latitud.....

5° El estrecho de Formosa, limitado al Norte por una línea trazada desde la punta Siauki (Fuki Kaku) hasta Futchu, y al Sur, por una línea trazada desde la punta Sur de Formosa (South Cape) hasta Hong-Kong.

6° La zona comprendida entre los siguientes límites: El paralelo de los 16° de latitud Norte a partir de los 94° de longitud Este hasta la costa Asiática; la costa de Asia hasta Saigon (Cabo Tiván); las líneas rectas trazadas entre el Cabo Tiván; los 120° de latitud Norte; los 110° de longitud Este; la punta meridional de la isla Plalaván; la isla Palmas (Miangas); el Ecuador entre los 140° y los 148° de longitud Este; los 10° de latitud Sur, al cabo York, la costa septentrional de Australia al cabo de York hasta Puerto Darwin (cabo Charles), las líneas rectas trazadas entre el cabo Charles al arrecife de Ashmore (East Island), los 10° de latitud Sur, los 109° de longitud Este, la isla de Navidad, los 2° de latitud Norte y los 94° de longitud Este, los 10° de latitud Norte y los 94° de longitud Este, fuera de la jurisdicción territorial de Australia y de los Estados Unidos de América.

7° El mar Caribe, fuera de la jurisdicción territorial de los Estados Unidos de América, solamente por lo que atañe a viajes efectuados por buques de vela.

8° La zona del Océano Pacífico del Sur, limitada por el Ecuador, el meridiano de los 130° de longitud Oeste, el paralelo de los 34° de longitud Sur y la costa de Australia fuera de la jurisdicción territorial de esta última.

9° El golfo de Tonkin y la parte del mar de la China que se halla al Oeste de una línea trazada desde Hong-Kong hasta el punto situado en los 17° de latitud Norte y los 110° de longitud Este, desde allí al Sur hasta encontrar los 10° de latitud Norte, y desde allí al Oeste, hasta Saigon.

10° La parte del Océano Índico que interesa a los viajes efectuados entre los puertos de Madagascar, La Reunión y las islas Mauricio.

11° La parte del Océano del Norte y del Mediterráneo que interesa a los viajes efectuados entre Casablanca (Marruecos), Orán (Argelia) y los puertos intermedios.

Artículo 29.—*Servicio de Recepción.* 1° Buques de pasaje: Todo buque de pasaje, obligatoriamente provisto de una instalación radiotelegráfica en virtud del artículo 27 está obligado, desde el punto de vista de la seguridad, a tener a bordo un radiotelegrafista acreditado y si no está provisto de un artículo de llamada automática, a asegurar en el mar un servicio de recepción mediante un radiotelegrafista acreditado o un radioescucha patentado en las condiciones siguientes:

a) a bordo de todos los buques de pasaje de un tonelaje bruto inferior a 3,000 toneladas, el servicio de recepción se determinará por la Administración interesada;

b) a bordo de todos los buques de pasaje de un tonelaje bruto de 3,000 toneladas y más, el servicio de recepción será permanente. La Administración de cualquier país queda autorizada a exceptuar de la obligación de la recepción permanente a todos los buques de pasaje que le pertenezcan, cuyo tonelaje bruto está comprendido entre 3,000 y 5,500 toneladas, inclusive, durante un período

no superior a un año desde la fecha en que entra en vigor el presente Convenio; con la salvedad que, durante el período de excepción, prestarán servicio en el aparato de recepción ocho horas diarias, cuando menos.

2° Buques de carga: Todo buque de carga obligado por el artículo 27 a la provisión de una instalación radiotelegráfica (tendra a bordo un radiotelegrafista calificado y si no lleva auto-alarma, a asegurar un servicio de recepción mediante un radiotelegrafista acreditado o un radioescucha patentado bajo las siguientes condiciones:

a) a bordo de los buques de carga de arqueo bruto inferior a 3,000 toneladas, la Administración de que se trata fijará el servicio de recepción;

b) a bordo de los buques de carga de arqueo bruto de 3,000 a 5,500 toneladas inclusive, el servicio de recepción será de ocho horas diarias por lo menos;

c) para los buques de carga de un arqueo bruto de más de 5,500 toneladas, el servicio de recepción será permanente. La Administración de cualquier país podrá exceptuar los buques que le pertenezcan, comprendidos en el parágrafo c), de la obligación del servicio permanente de recepción, durante un período que no exceda de un año, contando desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, con la condición de prestar servicio en el aparato receptor ocho horas diarias por lo menos, durante el período de excepción. La Administración de un país cualquiera podrá igualmente exceptuar el servicio de recepción permanente a los buques que le pertenezcan, cuyo arqueo bruto sea superior a 5,500, e igual o inferior a 8,000 toneladas, durante otro período de un año, siempre que aseguren el servicio el aparato receptor durante diez y seis horas diarias, cuando menos, en ese período de excepción.

3° A bordo de todos los buques provistos de auto-alarma, este aparato en el mar se encontrará siempre en servicio cuando el radiotelegrafista o el radioescucha no actúe.

La recepción o escucha, cuyas horas determina la Administración interesada, se hará de preferencia a las horas prescritas para el servicio radioteleográfico por el Convenio radioteleográfico internacional vigente. A bordo de los buques obligados a efectuar una escucha de ocho o de diez y seis horas por día, se llevará a cabo durante las horas prescritas para el servicio radioteleográfico por el Convenio radioteleográfico internacional vigente.

4° Se entiende por auto-alarma un aparato automático de llamada o alarma que tiene las condiciones prescritas por el artículo 19° apartado 2), del Reglamento general anexo al Convenio radioteleográfico internacional vigente.

5° Por radiotelegrafista acreditado se entenderá toda persona que posea un certificado que cumpla las disposiciones del Reglamento general anexo al Convenio radioteleográfico internacional vigente.

6° Por radioescucha patentado se entiende a toda persona que tenga una patente de radio-escucha, por la Administración.

Artículo 30.—*Radioescuchas.* 1° Ningún Gobierno contrahante expone patentes de radioescuchas, sin haber comprobado previamente que el candidato es capaz:

a) de recibir y de comprender las señales de alarma, de socorro, de seguridad y de urgencia, cuando se transmiten un medio de ondas de otras señales;

b) de garantizar la recepción positiva, correcta de grupos de Código, o frases de hora, cifra y de signos de puntuación, a la velocidad de los grupos por minuto, y a la velocidad de grupo, en que pueden ser reconocidos con la ayuda de los caracteres señalados al efecto de puntuación;

c) de regular los receptores usados en la instalación radiotelegráfica del buque.

2º Los Gobiernos contratantes se comprometen a tomar medidas para que los radioescuchas patentes guarden el secreto de la correspondencia.

Artículo 31.—*Condiciones técnicas requeridas:* Las instalaciones radiotelegráficas prescritas por el artículo 27, y los aparatos radiogoniómetros que son obligatorios por el artículo 47, satisfarán las siguientes condiciones:

1º La estación de a bordo, de acuerdo con los Reglamentos detallados del país de donde procede el buque, estará situada en su parte superior para que se encuentre en las mejores condiciones de seguridad y tan alta como sea posible, por encima de la línea de máxima carga.

2º El puente y la caseta de radiografía estarán unidas por un tubo acústico, por teléfono, o por cualquier otro medio de comunicación igualmente eficaz.

3º La caseta de radiotelegrafía irá provista de un reloj que marque segundos, y que funcione convenientemente.

4º En la caseta de radiotelegrafía se instalará un alumbrado eficaz de socorro.

5º La instalación comprenderá una instalación principal y otra de socorro (reserva). No obstante, si la instalación principal llena todas las condiciones de una instalación de socorro (reserva), esta últimamente no será obligatoria.

6º Las instalaciones principales y de socorro (reserva) podrán transmitir y recibir con la frecuencia (longitudes de ondas) y los tipos de ondas prescritos para el tráfico del socorro y la seguridad de la navegación por el Convenio radioteleográfico internacional vigente, para los buques obligados a tener instalación radiotelegráfica en virtud del presente Convenio.

7º El transmisor principal y el de socorro (reserva) tendrán una frecuencia armónica de 100, cuando menos.

8º El transmisor principal tendrá un alcance normal de cien millas marinas, es decir, será capaz de transmitir las señales claramente perceptibles de buque a buque, a una distancia de 100 millas por lo menos, de día, en condiciones y circunstancias, suponiendo al receptor provisto de un detector de cristal sin amplificador.

9º La estación de a bordo dispondrá en cualquier momento de un manantial de energía suficiente para hacer funcionar eficazmente la estación radiotelegráfica principal, en condiciones normales, a la distancia prescrita.

10. Todos los elementos de la instalación de socorro (reserva) se colocarán en la parte superior del buque para que estén en las mejores condiciones de seguridad y tan elevados como sea posible, por encima de la línea de máxima carga. La instalación de socorro (reserva) dispondrá de un manantial de energía independiente del utilizado para la propulsión del buque y para la canalización principal de electricidad. Se podrá poner rápidamente en funciones y usar durante seis horas seguidas por lo menos. El alcance normal de la instalación de socorro (reserva), según se ha definido en el precedente apartado 8, tendrá, cuando menos, ochenta millas marinas para los buques obligados a mantener un servicio de recepción permanente, y de 60 millas marinas, por lo menos, para todos los demás buques.

11. La instalación receptora permitirá recibir con las longitudes de ondas utilizadas para la transmisión de señales horarias y meteorológicas que la Administración juzgue necesarias.

12. El receptor estará dispuesto de manera que la recepción podrá verificarse con detector cristallino.

13. A bordo de los buques en que haya receptor automático de alarma se instalarán aparatos sonoros de alarma en la caseta radiotelegráfica, en el camarote del radiotelegrafista y en el puente. Esos aparatos funcionarán continuamente desde que el receptor entre en funciones por la señal de alarma o de socorro hasta que se interrumpa su servicio. Para interrumpir el servicio de los aparatos no habrá más que un interruptor colocado en la caseta de radiotelegrafía.

14. A bordo de los buques citados en el aparato precedente, el radiotelegrafista, al dejar el servicio de recepción, pondrá nuevamente en el circuito de la antena el receptor automático de alarma y comprobará su eficiencia. A continuación dará cuenta del buen estado de su funcionamiento al Capitán o al Oficial de guardia que se encuentre en el puente.

15. Cuando el buque esté en el mar el manantial de energía para la estación de socorro se mantendrá en perfecto estado de eficiencia, y el receptor automático de alarma se comprobará una vez cada 24 horas por lo menos. Cada día se mencionará en el cuadernillo de bitácora que ambas obligaciones se han cumplido.

16. A bordo de todo buque obligado a llevar estación transmisora radioeléctrica, se llevará un libro diario radioeléctrico. En ese documento, que estará en la caseta radiotelegráfica, se inscribirán los nombres de los radiotelegrafistas y de los radioescuchas, así como todos los incidentes y acontecimientos referentes al servicio radioeléctrico que puedan ofrecer cualquier interés para la seguridad de la vida humana en el mar. En particular, todos los mensajes y todo el tráfico socorro tendrán que reproducirse íntegramente.

El aparato radiogoniométrico, obligatorio por el artículo 47, será de funcionamiento eficaz susceptible de recibir señales claramente perceptibles y de hacer enmarcaciones, de las que sea posible deducir el valor verdadero. Podrá recibir señales a las frecuencias prescritas, para casos de socorro, para los radiogoniómetros y para los radiofaros, por el Convenio radioteleográfico internacional vigente. Entre el aparato y el puente habrá un medio de comunicación eficaz.

Artículo 32.—*Competencia.*—Las cuestiones reglamentadas por el Convenio radioteleográfico internacional de Washington de 1927, y por los reglamentos anexos, quedan hasta ahora y continúan sometidos a las disposiciones: 1) de este Convenio y de los Reglamentos anexos y de otros Convenios y Reglamentos que pudieran sustituirlos en el futuro.

2) Del presente Convenio por lo que concierne a los puntos en que completa los documentos prescritos.

CAPITULO V

Seguridad de la Navegación

Artículo 33.—*Aplicación.*—Las prescripciones del presente capítulo referente a los buques, se aplican a todos los buques para todos los viajes, si no se especifica expresamente otra cosa.

Artículo 34.—*Actos de Peligro.*—El capitán de cualquier buque que se encuentre en presencia de hielo o de un desarrollo peligroso, o de un temporal tropical peligroso, o de cualquier otro peligro inmediato para la navegación, está obligado a informar a los buques que se encuentran en su cercanía por todos los medios de comunicación de que disponga, así como a las autoridades competentes en el primer punto de la costa con el que pueda comunicarse. Es conveniente que esa información se transmita de la manera expuesta en la Regla XLVI. Cada Administración tomará cuantas medidas fueren necesarias para comprobar que el informe de un peligro definidor

en el párrafo anterior se ponga rápidamente en conocimiento de los interesados y se transmitan a las demás Administraciones a quienes importe. La transmisión de mensajes referentes a los peligros de que se trata, es gratuita para los buques interesados.

Artículo 35.—*Servicios meteorológicos.*—Los Gobiernos contratantes se comprometen a promover la centralización de informes de orden meteorológico por los buques en la mar, a hacerles examinar, propagar, y comunicar entre ellos con objeto de auxiliar a la navegación. En particular los Gobiernos contratantes se comprometen a colaborar, en la mayor medida posible, en la aplicación de las disposiciones meteorológicas siguientes:

a) prevenir a los buques contra vientos intensos, temporales tropicales o de otra clase, tanto por la transmisión de mensajes radiocelétricos como por el uso de señales adecuadas en puntos de la costa;

b) transmitir diariamente, por la telegrafía sin hilos, del estado del tiempo que pueda interesar a la navegación, dando indicaciones acerca de las condiciones actuales del tiempo y de las predicciones;

c) tomar medidas para que ciertos buques, especialmente designados, hagan observaciones meteorológicas y las transmitan a horas determinadas por telegrafía sin hilo en interés de otros buques y de los distintos servicios meteorológicos oficiales, acondicionando a ciertas estaciones costeras para la recepción de esos mensajes;

d) Excitar a todos los capitanes de buques a prevenir a los buques que se hallen en sus cercanías, cuando encuentren una intensidad de viento de diez o más en la escala de Beaufort, intensidad ocho o más en la escala decimal. Los informes previstos en los párrafos a) y b) del presente artículo se transmitirán en la forma indicada en los artículos 31 (apartados 1, 3 y 5) y en el 19 (apartado 25) del Reglamento general anexo al Convenio radiotelegráfico internacional de Washington, de 1927, y durante la transmisión de informes meteorológicos, avisos y previsiones a "todos", todas las estaciones de a bordo se atenderán a las disposiciones del artículo 31 (apartado 2) de este Reglamento. Las observaciones acerca del tiempo, dirigidas por los buques a los servicios meteorológicos nacionales, gozarán del beneficio de prioridad de transmisión especificados en el Artículo 3, reglamentos adicionales, convenio radiotelegráfico internacional de Washington de 1927. Las previsiones, avisos, memorias, sinópticos y otros informes meteorológicos para uso de los buques, se transmitirán y propagarán por el servicio nacional que esté en la situación más favorable para servir las distintas zonas y regiones según los acuerdos mutuos que hayan entre los países interesados. Todos los esfuerzos tenderán a conseguir un procedimiento internacional uniforme, por lo que atañe a los servicios meteorológicos internacionales especificados en el presente artículo y atender dentro de lo posible las recomendaciones del Instituto meteorológico internacional, al que podrán remitirse los Gobiernos contratantes para el estudio y el informe de todos los asuntos de índole meteorológica que pudieran presentarse en la aplicación del presente Convenio.

Artículo 36.—*Búsqueda de hielos y derelictos.*—Los Gobiernos contratantes se obligan a mantener un servicio de búsqueda de hielos y un servicio de estudio y observación del régimen de hielos en el Atlántico del Norte. Además, se obligan a tomar todas las medidas posibles para asegurar la destrucción o la eliminación de los derelictos en la parte Norte del Océano Atlántico, al Este de una línea trazada desde el cabo Sable hasta un punto situado en los 34° de latitud Norte y los 70° de longitud Oeste si se reconoce la utilidad de la destrucción o de la eliminación. Los Gobiernos contratantes se comprometen a

proporcionar los buques como máximo, para estos tres servicios. Durante toda la estación de los hielos estos buques estarán a efecto de la vigilancia de los límites Sur-Este-Sur y Sudoeste de las regiones de las montañas de hielo en las cercanías del gran banco de Terranova, para informar acerca de la extensión de la zona peligrosa a los buques transatlánticos y a otros que pasen, para estudiar y observar el régimen de los hielos, para destruir y eliminar los derelictos y para prestar asistencia a los buques y tripulaciones que la necesiten en la esfera de acción de los buques patrulleros. Durante el resto del año el estudio y la observación de los hielos continuará según las necesidades y siempre habrá un buque disponible para buscar, destruir o eliminar derelictos.

Artículo 37.—*Patrullas de hielo.—Ejecución de los servicios y gastos.*—Se invita al Gobierno de los Estados Unidos a continuar desempeñando estos tres servicios: búsqueda o patrulla de hielos, estudio y observación del régimen de hielos, destrucción y eliminación de derelictos. Los Gobiernos contratantes que estén especialmente interesados en esos servicios y cuyos nombres se exponen a continuación se comprometen a contribuir a los gastos de mantenimiento y ejecución de esos servicios en las siguientes proporciones:

<i>Países</i>	<i>Tanto por Ciento.</i>
Alemania	10
Bélgica	2
Canadá	3
Dinamarca	2
España	1
Estados Unidos de América	13
Francia	6
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	40
Italia	6
Japón	1
Noruega	3
Países Bajos	5
Suecia	2
Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas	1

Cada Gobierno contratante está facultado para cesar de contribuir a los gastos de mantenimiento y ejecución de estos servicios después del 1° de Septiembre de 1932. Sin embargo, el Gobierno contratante que use esa facultad quedará sujeto a los gastos precedentes hasta el 1° de Septiembre que siga a la fecha en que notifique su intención de interrumpir su contribución. Para usar dicha facultad deberá dar cuenta de su intención a los demás Gobiernos contratantes, seis meses, cuando menos, antes del incumplimiento del 1° de Septiembre, de manera que, para quedar libre de esas obligaciones el 1° de Septiembre de 1932, deberá dar a conocer sus intenciones lo más tarde el 1° de Marzo de 1932 y lo mismo cada año siguiente. Si en cualquier tiempo el Gobierno de los Estados Unidos no tuviera ya deseo de efectuar los servicios, uno de los Gobiernos contratantes manifestase deseos de no continuar soportando la carga de la contribución pecuniaria precedentemente definida o de que se modifique su porcentaje, los Gobiernos contratantes arreglarán la cuestión de la mejor manera posible para sus intereses recíprocos. Los Gobiernos contratantes que contribuyan a los gastos de los tres servicios precedentes, tendrán derecho de introducir en el presente artículo y en el artículo 36, de común acuerdo y en todo tiempo, las modificaciones que estimen convenientes.

Artículo 38.—*Alivio en las necesidades de los hielos.*—Cuando se adviera la existencia de hielos en la navegación se le dará prioridad al capitán de cualquier buque que esté obligado a abordar la necesidad durante la noche, o a transitar el día, para repararse bien de su zona peligrosa.

Artículo 39.—*Derrota en el Atlántico del Norte.*—La práctica de seguir derrotas definidas para la travesía del Atlántico del Norte, en uno u otro sentido ha contribuido a la seguridad de la vida humana en el mar, pero los resultados de utilizar esas derrotas deberán ser objetos de investigaciones y estudios más profundos que permitan aportar a la práctica actual las modificaciones cuya necesidad acuse la experiencia. La elección de las derrotas y la iniciativa de las correspondientes medidas que se deben tomar, se dejan a cargo de las compañías navieras interesadas. Los Gobiernos contratantes prestarán su concurso a esas compañías cuando se vean solicitados, poniendo a su disposición todos los informes acerca de las derrotas que puedan estar en poder de los Gobiernos. Los Gobiernos contratantes se obligan a imponer a las compañías la obligación de publicar las derrotas regulares que se proponen seguir los buques así como todas las modificaciones que en ellas puedan introducirse. Ejercerán igualmente sus influencias para incitar a los Armadores de todos los buques que crucen el Atlántico a seguir las derrotas definidas, siempre que las circunstancias lo permitan y para incitar igualmente a los Armadores de todos los buques que atraviesen el Atlántico viniendo de los Estados Unidos o yendo a ellos y pasando cerca del gran Banco de Terranova a evitar dentro de lo posible durante la época de la pesca los bancos pesqueros de Terranova al Norte de los 43° de latitud Norte y a pasar fuera de las regiones donde existan o se supongan que existen hielos peligrosos. La Administración que dirige el servicio de vigilancia de los hielos queda invitada a denunciar a la Administración interesada todo buque cuya presencia se compruebe fuera de una derrota regular, reconocida y anunciada o que atraviese los bancos de pesca precitados, o que yendo de los Estados Unidos o viniendo de ellos atraviesen regiones donde existan, o se supongan existen hielos que ofrezcan peligros.

Artículo 40.—*Reglamentos de abordaje.*—Los Gobiernos contratantes acuerdan que las modificaciones del Reglamento internacional para evitar los abordajes en el mar, que figuran en el anexo 2, son convenientes y deberán introducirse. Se ruega al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte que transmita los detalles completos de estas modificaciones a los demás Gobiernos que han adoptado el Reglamento internacional para evitar abordajes en el mar, que verifique si las admite, que informe los resultados a los Gobiernos representados en la Conferencia, y por último que procure poner en vigor el Reglamento modificado el 1° de Julio de 1931.

Artículo 41.—*Órdenes del Timón.*—Los Gobiernos contratantes acuerdan que el 30 de Junio de 1931, a partir de la media noche, las órdenes del timón, es decir, las órdenes que se den al timonero, se darán en todos los buques en forma de órdenes directas, es decir, que marchando el buque avanti, la palabra "estribor" o "Derecha" o cualquier otro equivalente a estribor, o a "Derecha", no se pronunciará a bordo de los buques tal como actualmente se construyen, o disponen más que cuando se tenga intención de llevar a la derecha a la vez la rueda, la pala del timón y la proa del buque.

Artículo 42.—*Uso injustificado de las señales de socorro.*—Queda prohibido en todos los buques el empleo de una señal internacional de socorro, así como el uso de una señal que pueda confundirse con una señal internacional de socorro, salvo cuando se trate de anunciar que un buque está en peligro.

Artículo 43.—*Señales de alarma de socorro y de incendio.*—Sólomente emplearán las señales de alarma y de socorro los buques que se encuentren en peligro inminente o peligro, necesitando imitar dicho sonido. En cualquier

otro caso en que se necesite asistencia, o en que un buque desee anunciar que lo será necesario dar ulteriormente la señal de alarma o de socorro, se hará uso de la señal urgente, (XXX), prevista por el convenio radiotelegráfico internacional de Washington de 1927. Si un buque ha dado la señal de alarma o de socorro o si entiendo ulteriormente que la asistencia no es ya necesaria, deberá hacerlo saber a todas las estaciones interesadas de acuerdo con el Convenio radiotelegráfico vigente.

Artículo 44.—*Velocidad de Transmisión de los mensajes de socorro.*—La velocidad de transmisión de los mensajes en caso de peligro, urgencia o seguridad, no pasará de 16 palabras por minuto.

Artículo 45.—*Mensaje de socorro.—Procedimiento.*—

1° El Capitán de un buque que reciba de otro una señal de socorro está obligado a dirigirse a toda marcha al auxilio de las personas en peligro, salvo caso de imposibilidad o cuando en las circunstancias especiales en que se encuentre no estime razonable ni útil el hacerlo, o también sino está sujeto a esta obligación, de acuerdo con las disposiciones de los apartados 3 y 4 del presente artículo.

2° El Capitán de un buque en peligro, después de haber consultado dentro de lo posible, a los Capitanes de los buques que han contestado a su petición de socorro, tendrá derecho de requisición sobre el buque o los buques que considere los más capaces de prestar auxilio, y el Capitán o los Capitanes de esos buques quedarán obligados a someterse a la requisición, sin dejar de encaminarse a toda marcha al socorro de las personas en peligro.

3° Un Capitán queda libre de la obligación impuesta por el apartado 1 del presente artículo, en cuanto el capitán del buque objeto de la requisición o los Capitanes de los buques, si la requisición se extiende a varios, le informen que se someten a ella.

4° Un Capitán queda libre de la obligación impuesta por el apartado 1 del presente artículo y, si su buque ha sido objeto de requisición, de la indicada en el apartado 2 del propio artículo, si un buque que haya llegado al lugar donde se encuentren las personas en peligro le comunica que ya no se necesita auxilio.

5° Si el Capitán de un buque cuando recibe petición de socorro de otro buque se encuentra en la imposibilidad de acudir a prestar auxilio, o si en las circunstancias especiales en que se halle no estima ni razonable ni útil el hacerlo, deberá inmediatamente ponerlo en conocimiento del Capitán del otro buque e indicar en el cuadernillo de bitácora las razones por las que se ha abstenido de prestar socorro a las personas en peligro.

6° Las prescripciones del presente artículo no derogán las disposiciones del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a Asistencia y Salvamento en la mar, firmado en Bruselas el 23 de Septiembre de 1910, particularmente por lo que atañe a la obligación de prestar auxilio impuesta por el artículo 11 de dicho Convenio.

Artículo 46.—*Farol de Señales.*—Todos los buques de un arqueo bruto superior a 150 toneladas que efectúen viajes internacionales, llevarán a bordo un farol de señales que sea eficaz.

Artículo 47.—*Radioequilibrados.*—Todo buque de pasaje de 5,000 toneladas de arqueo bruto y más, tendrá que proveerse de un radiogalvanómetro (radioagujas) de un modelo aprobado según las disposiciones del artículo 31 del presente Convenio.

Artículo 48.—*Equipación.*—Los Gobiernos contratantes se obligan, por lo que atañe a sus buques nacionales, a conservar o, si fuera necesario, a adoptar todas las medidas que tengan por objeto verificar que, desde el pun-

to de vista de la seguridad en el mar, todos los buques llevan a bordo una tripulación suficiente en número y calidad.

CAPITULO VI

Certificados

Artículo 49.—*Expedición de Certificados.*—Se expedirá un certificado, llamado Certificado de Seguridad, después de la inspección y visita a todo buque que satisfaga de un modo efectivo las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente Convenio. Se expedirá un certificado, llamado Certificado de Seguridad Radiotelegráfica después de la inspección, a todo buque que no sea de pasaje y que satisfaga de una manera efectiva a las prescripciones del capítulo IV del presente Convenio. Se expedirá un Certificado, llamado Certificado de Excepción, a todo buque exceptuado por un Gobierno contratante de la aplicación de las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente Convenio, de conformidad con ellas. La inspección y visita de los buques, por lo que concierne a la vigencia de las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos anexas a los que estén sometidas y al otorgamiento de secciones que se les puedan conceder, se llevará a cabo por agentes del país en que el buque esté inscrito. No obstante, el Gobierno de cada país podrá confiar la inspección y la visita de los buques del mismo país, sea a peritos nombrados al efecto, sea a organismos reconocidos por él. En todo caso, el Gobierno interesado garantiza completamente la integridad y la eficacia de la inspección de la visita. El Certificado de seguridad, el de seguridad radiotelegráfica y el de excepción, se expedirán por el Gobierno del país donde el buque esté inscrito o por cualquier otra persona u organismo debidamente autorizado por el Gobierno. En todo caso, este último asumirá la plena responsabilidad del certificado.

Artículo 50.—*Expedición de un certificado por otro Gobierno.*—Todo Gobierno contratante a instancia del Gobierno de un país en el que esté inscrito un buque comprendido dentro del presente Convenio, podrá hacer inspeccionar al buque, y si comprueba que las exigencias del Convenio están satisfechas, expedir, bajo su propia responsabilidad, un certificado de seguridad o un certificado de seguridad radiotelegráfica. En todo certificado en esas condiciones constará que se ha expedido a instancia del Gobierno en cuyo país esté inscrito el buque. Tal certificado tendrá igual valor que el expedido según el artículo 49 del presente Convenio y tendrá que admitirse del mismo modo.

Artículo 51.—*Forma de los Certificados.*—Todos los certificados se redactarán en el idioma o los idiomas oficiales del país en que se expidan. La forma de los certificados estará de acuerdo con los modelos de la Regla 47. La parte impresa de esos modelos reglamentarios se reproducirán exactamente y las indicaciones manuscritas de los certificados expedidos o de las copias certificadas conformes, se escribirán en números romanos o en cifras árabes.

Los Gobiernos contratantes se obligan a cambiar recíprocamente un número suficiente de ejemplares de sus certificados para conocimiento de sus funcionarios. El cambio, dentro de lo posible, se hará antes del primero de Enero de 1932.

Artículo 52.—*Duración de la validez de los certificados.*—Los certificados no se expedirán para una duración superior a 12 meses. Si en la fecha de expedición de sus certificados un buque no se encuentra en un puerto del país donde esté inscrito, la validez del certificado podrá prorrogarse por un funcionario debidamente autorizado del país a que el buque pertenece. Tal prórroga no se concederá, con todo, más que para que el buque pueda acabar

su viaje, con destino a su propio país, y solamente cuando esa medida parezca oportuna y razonable. Ningún certificado se prorrogará por un periodo de más de 5 meses, y el buque al que se conceda esa prórroga no tendrá derecho, en su virtud, a salir de nuevo de su país, después de haber regresado a él, sin renovar su certificado.

Artículo 53.—*Admisión de Certificados.*—Los certificados expedidos en nombre de un Gobierno contratante tendrán que admitirse por los demás Gobiernos contratantes para los fines del presente Convenio. Los demás Gobiernos contratantes los considerarán de idéntico valor que los certificados que ellos mismos expidan a sus propios buques.

Artículo 54.—*Comprobación.*—Todo buque que posea un certificado expedido en virtud del artículo 49 o del artículo 50, está sujeto, en los puertos de los demás Estados contratantes, a la comprobación de funcionarios debidamente autorizados por los Gobiernos respectivos dentro de los límites que permitan verificar que existe a bordo un certificado vigente, y si es preciso, que el buque pueda navegar según las indicaciones esenciales del certificado, es decir, que se encuentra en situación de hacerse a la mar sin peligro para el pasaje y la dotación. Si tal verificación diera lugar a una intervención cualquiera, el funcionario verificador informará inmediatamente al Consúl del país en que el buque esté inscrito, de todas las circunstancias que han hecho considerar la intervención.

Artículo 55.—*Beneficios del Convenio.*—No se podrá reclamar beneficios del presente Convenio en provecho de un buque que no posea un certificado regular no adecuado.

Artículo 56.—*Suplemento del Certificado.*—Si durante un viaje especial el número de personas presentes a bordo (tripulación y pasajeros) fuese inferior al número máximo que el buque está autorizado a transportar, y si, en consecuencia, de acuerdo con las prescripciones del presente Convenio, puede el buque llevar a bordo un número de embarcaciones de salvamento inferior al inscrito en el certificado, los funcionarios o las otras personas autorizadas y mencionadas en los precedentes artículos 49 y 52 podrán expedir un suplemento. Este suplemento mencionará que en las circunstancias de que se trate, no se ha derogado ninguna de las disposiciones del presente Convenio. Irá anexo al certificado y le sustituye, pero solamente en lo que respecta a los aparatos del salvamento. No será válido más que para el viaje especial a consecuencia del cual se ha expedido.

CAPITULO VII

Disposiciones generales

Artículo 57.—*Equivalencia.*—Cuando se haya dispuesto en el presente Convenio que se debe acondicionar o tener a bordo una instalación, un artefacto o un aparato especial cualquiera, o cierto tipo de instalación de artefacto o de aparato, o también cuando se prevenga la adopción de una disposición especial, cualquiera Administración podrá aceptar, como substitutivo otra instalación, artefacto, aparato o cierto tipo de instalación de artefacto o de aparato o cualquiera otra disposición siempre que la Administración de que se trata haya comprobado mediante ensayos adecuados, que la instalación, el artefacto, el aparato o el tipo de instalación, de artefacto o de aparato o la disposición substitutiva, sea una equivalente igual por lo menos a la especificada en el presente Convenio.

Artículo 58.—*Leges, Reglamentos e Informes.*—Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicarse recíprocamente:

1.º El texto de las Leyes, Decretos y Reglamentos que

se hayan promulgado acerca de las diferentes materias de que trata el presente Convenio.

2º Todas los informes oficiales o extractos oficiales de informes de que puedan disponer en la extensión en que esos documentos causen los resultados de las disposiciones del presente Convenio, y siempre que los informes o extractos de informes no tengan carácter reservado. Se invita al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y al de Irlanda del Norte a servir de intermediario para coleccionar todos los informes y ponerlos en conocimiento de los demás Gobiernos.

Artículo 59.—*Medidas adoptadas después de un acuerdo.*—Cuando el presente Convenio provea la posibilidad de adoptar una medida después de un Acuerdo entre todos los Gobiernos contratantes o solamente alguno de ellos el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte queda invitado a ponerse en relación con los demás Gobiernos contratantes, con objeto de averiguar si aceptan las proposiciones que pudiera hacer alguno de los Gobiernos contratantes para realizar semejantes medidas y, por otra parte, de informar a los otros Gobiernos contratantes del resultado de la consulta así hecha.

Artículo 60.—*Tratados y Convenios anteriores.*—1º El presente Convenio reemplaza y anula el Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el 20 de Enero de 1914.

2º Los demás Tratados, Convenios o Acuerdos relativos a la seguridad de la vida humana en el mar o a las cuestiones a ellos referentes, que en la actualidad están en vigor entre los Gobiernos que toman parte en el presente Convenio tendrán pleno y completo efecto en los plazos que se les asigne y por lo que respecta:

- a) a buques a los que no se aplique el presente Convenio;
- b) a buques a los que se aplique el presente Convenio, por lo que atane a puntos que no son objetos de prescripciones expresamente consignadas en la presente Convención. Si, no obstante, tales Tratados, Convenios o Acuerdos estuvieran en oposición con las disposiciones del presente Convenio, prevalecerán las disposiciones de este último.

3º Todos los puntos que no sean objetos de prescripciones expresamente indicadas en el presente Convenio, quedan sometidos a la Legislación de los Gobiernos contratantes.

Artículo 61.—*Modificaciones.—Conferencias futuras.*—1º Un Gobierno contratante podrá proponer en todo tiempo, al del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte las modificaciones al presente Convenio que pudieran considerarse como mejoras útiles o necesarias. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte comunicará las proposiciones a los demás Gobiernos Contratantes, y si todos los Gobiernos contratantes (incluyendo los Gobiernos que hayan depositado ratificaciones o adhesiones que no se hayan hecho todavía efectivas) aceptan una cualquiera de esas modificaciones, se modificará el presente Convenio en consecuencia.

2º En fechas y lugares a que puedan concurrir los Gobiernos contratantes, se celebrará conferencia, que tendrá por objeto la revisión del presente Convenio. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte convocará a una Conferencia de esa naturaleza, a la que será parte de los Gobiernos contratantes que lo deseen, cinco años después de cinco años de vigencia del presente Convenio.

CAPITULO VIII

Disposiciones finales

Artículo 62.—*Aplicación de las Colonias, etc.*—1º—En el acto de la firma de la ratificación o de la adhesión, o más tarde mediante declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, un Gobierno contratante podrá notificar su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus colonias, protectorados o países que estén bajo su soberanía o mandato, o en alguno de ellos. El presente Convenio deberá aplicarse a todos los territorios aplicados en esa declaración, dos meses después de la fecha en que se reciba, pero a falta de declaración, el presente Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios.

2º En todo tiempo, por declaración escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, un Gobierno contratante podrá dar a conocer su propósito de hacer cesar la aplicación del presente Convenio en todas sus colonias, territorios de Ultramar, Protectorados o territorios bajo su soberanía o mandato en alguno de ellos a los que el presente Convenio hubiera debido aplicarse durante un período de 5 años, cuando menos, de acuerdo con las disposiciones del apartado anterior. En ese caso, el Convenio cesará de aplicarse en todos los territorios mencionados un año después de la fecha de la recepción de esta declaración por el Gobierno Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte.

3º El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte anunciará a los demás Gobiernos contratantes la aplicación del presente Convenio a cualquier colonia, territorio de Ultramar, protectorado o territorio bajo su soberanía o mandato, de acuerdo con las disposiciones del apartado 1 del presente artículo y la cesación de tal aplicación, según las disposiciones del apartado 2, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio empezará a aplicarse o cesará.

Artículo 63.—*Textos auténticos.—Ratificación.*—El presente Convenio, cuyos textos, en francés y en inglés, son ambos auténticos, llevan la fecha de hoy. El presente Convenio tendrá que ratificarse. Las Actas de ratificación se depositarán en los Archivos del Gobierno Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos signatarios o adheridos, a todas las ratificaciones depositadas, así como de la fecha de su depósito.

Artículo 64.—*Adhesión.*—Un Gobierno (distinto del Gobierno de un territorio a que se aplique el artículo 62) en nombre del cual no se haya firmado el presente Convenio, podrá adherirse en todo tiempo después de entrar en vigor el mismo. Las adhesiones podrán hacerse mediante notas escritas dirigidas al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte y surtirán efecto tres meses después de la fecha en que se reciban. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios y adheridos de las adhesiones recibidas y de la fecha de su recibo. Un Gobierno que se proponga adherirse al presente Convenio, pero que desee agregar una zona a las especificadas en el anexo del artículo 28, deberá, antes de notificar su adhesión, manifestar ese deseo al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte para que, a la vez, le comunique a todos los Gobiernos contratantes. Si luego los Gobiernos contratantes acuerdan conformidad con el punto, dicha zona se agregará a las mencionadas en el anexo antes cuando el Gobierno de que se trate notifique su adhesión.

Artículo 65.—*Fecha de vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1.º de Julio de 1937, entre los

Gobiernos que en esa fecha hayan depositado su ratificación, siempre que, cuando menos, cinco ratificaciones estén depositadas en el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte. Si, en esa fecha, no se hubieran ratificado cinco adhesiones el presente Convenio entrará en vigor tres meses después del depósito de la quinta ratificación. Las adhesiones ratificadas después de la fecha en que empieza la vigencia del presente Convenio, surtirán efecto tres meses después de la fecha de sus depósitos.

Artículo 66.—*Denuncia*.—El presente Convenio podrá denunciarse en nombre de uno cualquiera de los Gobiernos contratantes en todo momento, después de expirar un plazo de cinco años, contando a partir de la fecha en que el Convenio haya empezado a regir para el Gobierno de que se trata. La denuncia se hará mediante notificación escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos contratantes de todas las denuncias recibidas y de la fecha en que hayan llegado a su poder. Una denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que la reciba el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. En fé de lo cual, los Plenipotenciarios han puesto su firma a continuación.

Hecho en Londres, hoy, trigésimo primer día del mes de Mayo de mil novecientos veintinueve (1929) en un sólo ejemplar que se depositará en los Archivos del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, que remitirá copias certificadas conformes, a todos los Gobiernos signatarios. (Siguen las firmas).

(fdo.) GALILEO SOLIS,

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá en Francia e Inglaterra.

Dada en la ciudad de Panamá, a los veintidós días del mes de Enero del año de mil novecientos treinta y siete.

El Presidente,

M. EVERARDO DUQUE.

El Secretario,

Daniel P. Barrera.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Panamá, 23 de Enero de 1937.
Publíquese y ejecútense.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEVRE.

ANEJO I REGLAMENTO

Construcción

REGLA I

Definiciones

1. La *línea de carga de subdivisión* es la de dotación considerada al determinar la subdivisión del buque.

La *línea de máxima carga de subdivisión* es la que corresponde al calado máximo.

2. *Eslora del buque* es la longitud medida entre las perpendiculares trazadas en las extremidades de la línea de máxima carga de subdivisión.

3. *Manga del buque* es la anchura máxima medida

en la línea de máxima carga de subdivisión o por debajo de ella, al exterior de las cuadernas.

4. La *cubierta de mamparos estancos* es la cubierta más elevada, hasta la cual llegan los mamparos estancos transversales.

5. La *línea de suprimersión* es una línea trazada en el costado, a 76 milímetros (tres pulgadas) por encima de la intersección de la superficie externa del costado con la superficie superior de la cubierta de mamparos estancos, en el costado, paralelamente a esa cubierta.

6. El *calado* es la distancia vertical entre la parte superior de la quilla, en el centro del buque, y la línea de carga de subdivisión que se considere.

7. La *permeabilidad* de un espacio o local se expresa por el porcentaje del volumen de ese espacio que el agua puede ocupar.

El volumen de un local o espacio que se extiende más allá de la línea de suprimersión, se medirá solamente hasta la altura de esa línea.

8. El *espacio de máquinas* comprende desde la parte superior de la quilla a la línea de suprimersión, por una parte, y por otra se extiende entre los mamparos estancos transversales principales que limitan el espacio ocupado por las máquinas principales de propulsión y por las auxiliares que tengan que ver con ella, por las calderas, si las hay, y todas las carboneras permanentes.

9. Los *espacios destinados al pasaje* son los previstos para el alojamiento y el uso de los pasajeros, con exclusión de las bodegas o pañoses para el equipaje, de almacenaje, víveres, paquetes postales y correo.

Para la aplicación de las reglas III y IV, los espacios destinados para el alojamiento y el uso de la tripulación, por debajo de la línea de suprimersión, se considerarán como espacios destinados al pasaje.

10. En todo caso los volúmenes se calcularán al exterior de las cuadernas.

REGLA II

Eslora inundable

1. Para cada punto de la eslora de un buque, la eslora inundable deberá determinarse por un procedimiento de cálculo que tenga en cuenta las formas, el calado y las demás características del buque considerado.

2. Para un buque cuyos mamparos transversales estancos estén limitados por una cubierta continua de mamparos estancos, la eslora inundable en un punto dado es la porción máxima de la eslora del buque, cuyo centro sea el punto considerado, y a la cual pueda inundar el agua en las condiciones hipotéticas definidas por la regla III, sin que el buque se sumerja más allá de la línea de suprimersión.

3. Para un buque que carezca de cubierta continua de mamparos estancos, la eslora inundable en cada punto podrá determinarse considerando una línea de suprimersión continua, hasta la que se censar un estanco los costados del buque y los mamparos correspondientes, teniendo en cuenta la inmersión y el cambio del asiento del buque, que pueden resultar de un viento.

REGLA III

Permeabilidad

1. Las disposiciones de la regla II se aplican a las permeabilidades de los espacios limitados por arriba de la línea de suprimersión.

En la determinación de las esloras inundables se adopta una permeabilidad media uniforme para el conjunto de cada una de las siguientes partes del buque, limitadas por encima de la línea de suprimersión.

- a) el espacio de máquinas, según define la regla I, 8;
- b) la parte del buque a proa del espacio de máquinas;
- c) la parte del buque a popa del espacio de máquinas.

2. a) para los buques de vapor, la permeabilidad uniforme media del espacio de máquinas se calculará por la fórmula

$$80 + 12.5 \frac{a-c}{v}$$

en la cual

s = volumen de los espacios destinados al pasaje, según la disposición de la regla I, 9, situados por debajo de la línea de suprimersión y comprendidos en el espacio de máquinas;

c = volumen de entrepuentes destinados a mercancías, al carbón o a los víveres de a bordo, situados debajo de la línea de suprimersión, dentro del espacio de máquinas;

v = volumen total del espacio de máquinas, por debajo de la línea de suprimersión;

b) para los buques con motores de combustión interna, la permeabilidad media uniforme será igual al valor dado por la fórmula precedente, aumentado en cinco;

c) cuando, a satisfacción de la Administración se pueda comprobar que la permeabilidad media, determinada por un cálculo directo, es menor que la que resulta de la fórmula, se podrá substituir esta última con la permeabilidad directamente calculada. Para este cálculo directo, la permeabilidad de los espacios afectos a los pasajeros, definidos por la regla I, 9, se supondrá igual a 95, y la de los espacios destinados a mercancías, al carbón y a los víveres de a bordo, igual a 60, fijando y aprobando la Administración, en cada caso, la del doble fondo, de los depósitos de combustible líquido y otros.

3. La permeabilidad media uniforme, en toda la eslora del buque, a proa (o a popa) del espacio de máquinas, se determinará por la fórmula

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

en la que:

a = volumen de los espacios destinados al pasaje, según la definición de la regla I, 9, situados por debajo de la línea de suprimersión, a proa (o a popa) del espacio de máquinas;

v = volumen total de la parte del buque que se halla debajo de la línea de suprimersión, a proa (o a popa) del espacio de máquinas.

4. Si un compartimiento en un entrepuente, entre dos mamparos estancos transversales, comprende un espacio destinado al pasaje o a la tripulación, se considerará como espacio destinado al pasaje el conjunto de este compartimiento deduciendo, no obstante, cualquier espacio destinado a otro servicio que esté completamente rodeado de mamparos metálicos permanentes.

Si no obstante el espacio de que se trate, destinado al pasaje o a la tripulación, está de por sí rodeado completamente de mamparos metálicos permanentes, no se contará ese espacio como destinado al pasaje.

REGLA IV

Eslera admisible de los compartimientos

1. Coeficiente de subdivisión. La eslera admisible para el compartimiento que tenga su centro en un punto cualquiera de la eslera de un buque, se deduce de la eslera inundable, multiplicando ésta por un factor adecuado, llamado coeficiente de subdivisión.

El coeficiente de subdivisión dependerá de la eslera del buque, y para una eslera dada, varía según la naturaleza del servicio para que se haya previsto el buque. Este coeficiente decrecerá de una manera regular y continua;

a) a medida que aumente la eslera del buque;

b) desde un coeficiente A, aplicable a los buques esencialmente destinados al transporte de mercancías, hasta un coeficiente B, aplicable a los buques esencialmente dedicados al transporte de pasajeros.

Las variaciones de los coeficientes A y B están dados por las siguientes fórmulas (I) (II), en la que L es la eslera del buque, definida por la regla I, 2.

	L en metros:
$A = \frac{58.2}{L-60} + 0.18$	(L=131
	y más.)
	L en metros:
$A = \frac{190}{L-198} + 0.18$	(L=430
	y más.)
	L en pies:
$B = \frac{36.3}{L-42} + 0.18$	(L=70
	y más.)
	L en pies:
$B = \frac{100}{L-138} + 0.18$	(L=260
	y más.)

2. Criterio de servicio: Para un buque de eslera dada, el coeficiente de subdivisión apropiado queda determinado con ayuda del valor del criterio de servicio (llamado a continuación criterio), dado por las fórmulas (III) y (IV) expuestas a continuación, en las cuales:

Cs = criterio.

L = eslera del buque, definida por la regla I, 2.

M = volumen del espacio de máquinas, definido por la regla I, 8, pero añadiendo el volumen de todos los depósitos permanentes de combustible líquido, situados fuera del doble fondo y a proa o a popa del espacio de máquinas.

P = volumen total de los espacios dedicados al pasaje, por debajo de la línea de suprimersión, según la definición de la regla I, 9.

V = volumen total del buque por debajo de la línea de suprimersión.

PI = producto K. N.

N = número de pasajeros que consta en el certificado.

K = 0.056 L, si L y V están medidos en metros y en metros cúbicos, respectivamente, (0.6 L y si L y V están medidos en pies y en pies cúbicos, respectivamente).

Si el valor del producto K. N es mayor que el de la suma de P y del volumen total real, destinado al pasaje, por encima de la línea de suprimersión, se podrá tomar para PI el valor menor de los dos, siempre que no sea inferior a los dos tercios de K. N.

Si P1 es mayor que P, se tendrá

$$Cs = 72 \frac{M + P1}{V + P1 - P} - 111$$

y en los demás casos

$$Cs = 72 \frac{M + 2P}{V} - 111$$

Tratándose de buques sin cubierta continua de mamparos estancos, se calcularán los volúmenes hasta la línea de supmersión efectivamente tenida en cuenta para calcular la eslora inundable.

3. Reglas de la subdivisión: a) la subdivisión a popa del mamparo de abordaje de los buques con una eslora de 131 metros (430 pies) y más, cuyo criterio sea todo lo más igual a 23, se determinará por el coeficiente A dado por la fórmula (I). La de los que tienen un criterio igual a 123, cuando menos, mediante el coeficiente B dado por la fórmula (II), y la de los que tienen un criterio comprendido entre 23 y 123, por un coeficiente F, obtenido por interposición lineal, con la ayuda de la fórmula

$$F = A \frac{(A - B) (Cs - 23)}{100} \dots (V)$$

Si el coeficiente F es menor que 0,40 y se ha comprobado, a satisfacción de la Administración, que es prácticamente imposible adoptar ese coeficiente para un compartimiento del espacio de máquinas del buque de que se trate, la subdivisión de ese compartimiento podrá determinarse con un coeficiente mayor, siempre que no sea superior a 0,40;

b) la subdivisión a popa del mamparo de abordaje de los buques que tengan menos de 131 metros (430 pies), pero no menos de 79 metros (260 pies) de longitud, cuyo criterio tenga valor S dado por la fórmula

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} - (L \text{ en metros}) = \frac{9382 - 20L}{34} - (L \text{ en pies})$$

se determinará con un coeficiente igual a la unidad. Si el criterio fuese igual o superior a 123, se empleará el coeficiente B dado por la fórmula (II), y si el criterio se encuentra entre S y 123, se utilizará un coeficiente obtenido por interposición lineal entre la unidad y el factor B, con ayuda de la fórmula

$$F = 1 - \frac{(1 - B) (Cs - S)}{123 - S} \dots (VI)$$

c) la subdivisión a popa del mamparo de abordaje de los buques con menos de 131 metros (430 pies) y no menos de 79 metros (260 pies) de eslora, cuyo criterio sea menor que S, y de todos los buques con menos de 79 metros (260 pies) de eslora, se determinará mediante un coeficiente igual a la unidad, a menos de comprobarse, a satisfacción de la Administración, que es prácticamente imposible conservar ese coeficiente en todo el buque o en parte de él. En ese caso, la Administración podrá permitir tolerancias en la proporción que estime justificadas por las circunstancias;

d) las prescripciones del párrafo c) se aplicarán igualmente, cualquiera que sea la eslora, a los buques previstos para llevar más de doce (12) pasajeros, pero no excediendo al menor de los dos números

$$\frac{12}{650} \text{ (L en metros)} \quad \frac{12}{7000} \text{ (L en pies)} \quad \text{o } 50$$

REGLA V

Reglas especiales de la subdivisión.

1. Un compartimiento puede rebasar la eslora admisible fijada por las prescripciones de la regla IV, siempre que la eslora de cada par de compartimientos adyacentes, comprendiendo cada uno el compartimiento en cuestión, no exceda de la eslora inundable ni del doble de la eslora admisible.

Si uno de los compartimientos adyacentes se halla en el espacio de máquinas y el otro fuera de él, y si la permeabilidad media de la parte del buque en que el segundo se encuentre no es igual a la del espacio de máquinas, la eslora combinada de ambos compartimientos se corregirá tomando como base la media de las permeabilidades de las dos partes del buque a que pertenecen los compartimientos de que se trate.

Cuando los dos compartimientos adyacentes tengan distintos coeficientes de subdivisión, la eslora combinada de los dos compartimientos se determinará proporcionalmente.

2. Para los buques por lo menos de 131 metros (430 pies) de eslora, uno de los mamparos principales transversales a popa del mamparo de abordaje se colocará a una distancia de la perpendicular de proa, cuando menos igual a la eslora admisible.

3. Un mamparo transversal principal podrá tener una cavidad o nicho siempre que ningún punto de este último, hacia el costado, pase de dos superficies verticales imaginadas a cada lado, y a una distancia del costado igual a 1/5 de la manga del buque definida por la regla I. 3, midiendo la distancia normalmente al plano diametral del buque, y en el plano de la línea de máxima carga de subdivisión.

Si una parte del nicho o cavidad rebasa los límites así fijados, esa parte se considerará como bayoneta, de acuerdo con las reglas del siguiente párrafo.

4. Un mamparo transversal principal podrá ser de bayoneta, siempre que:

a) la eslora combinada de los dos compartimientos, separados por el mamparo de que se trate, no exceda al 99 por 100 de la eslora inundable, o bien

b) se prevea una subdivisión suplementaria, adosada a la bayoneta, con objeto de proporcionar la misma seguridad que si el mamparo fuese plano.

5. Cuando un mamparo transversal principal presente un nicho o una bayoneta, se le substituirá en la determinación de la subdivisión por un mamparo plano equivalente.

6. Si la distancia entre dos mamparos principales adyacentes o entre los mamparos planos equivalentes, o si la distancia entre dos planos verticales que pasan por los puntos más cercanos de las bayonetas, si las hay, es menor que 3,05 metros (10 pies) más 2 por 100 de la eslora del buque, solamente uno de esos mamparos se admitirá como formando parte de la subdivisión del buque, tal como prescribe la regla IV.

7. Cuando un compartimiento principal estanco transversal está subdividido, y si, a satisfacción de la Administración, puede comprobarse que, en caso de avería que se extienda en una eslora de 3,05 metros (10 pies) más 2 por 100 de la eslora del buque, no se inundará el volumen total del compartimiento principal, estará permitido un aumento proporcional a la eslora admisible determinada, sin tener en cuenta esa subdivisión suplementaria.

En ese caso, el volumen de la reserva de flotabilidad, supuesto intacto en el estado opuesto a la avería, no

deberá ser superior al que se ha supuesto intacto en el costado de la avería.

8. Cuando se proponga construir cubiertas estancas débiles cascos o mamparos longitudinales, estancos o no, la Administración comprobará que la seguridad del buque no ha disminuido bajo ningún concepto, teniendo especialmente cuenta de la eslora que pueda originarse en caso de inundación de esas partes del casco.

REGLA VI

Mamparos extremos.—Mamparos que limitan el espacio de máquinas.—Túneles de los árboles de las hélices, etc.

1. Todo buque llevará un mamparo de proa o de abordaje, que será estanco hasta la cubierta de mamparos estancos. Ese mamparo se colocará a una distancia de la perpendicular de proa igual, por lo menos, al 5 por 100 de la eslora del buque y, cuando más, a 3.05 metros (10 pies), más 5 por 100 de la eslora del buque.

Si hay a proa una superestructura de gran longitud, se dispondrá un mamparo estanco a la intemperie por encima del mamparo de abordaje, entre la cubierta de mamparos estancos y la cubierta que inmediatamente esté encima. La prolongación del mamparo de abordaje podrá no estar directamente encima de él, siempre que tal prolongación esté, cuando menos, a una distancia de la perpendicular de proa igual al 5 por 100 de la eslora del buque, y que la parte de la cubierta de mamparos estancos, que forma bayoneta, sea efectivamente estanca.

2. Habrá también un mamparo de popa y mamparos que separen el espacio de máquinas, según define la regla 1, 8, de los espacios destinados al pasaje y a la carga, situados a proa y a popa. Sin embargo, el mamparo de popa podrá interrumpirse por debajo de la citada cubierta, siempre que por ello no disminuya el grado de seguridad del buque por lo que atañe a la subdivisión.

3. En todo caso, los tubos de salida de los árboles, a popa, irán encerrados en espacios estancos. El prensa estopas de popa se colocará en el interior de un túnel estanco, o en otro espacio de volumen suficientemente reducido para que, si se inunda por un salidero del prensa estopas, no se sumerja la línea de suprimersión.

REGLA VII

Determinación, marcas e inscripción de las líneas de carga de subdivisión

1. Las líneas de carga de subdivisión, determinadas y trazadas conforme a las prescripciones del artículo 5º del Convenio, se mencionarán en el certificado de seguridad, designando por la notación C1 la que se prefiere al caso en que el buque se utilice, principalmente para el servicio de pasajeros, y por las anotaciones C2, C3, etc., las relativas a otros casos de utilización del buque.

2. El franco-bordo correspondiente a cada una de esas líneas de carga, inscrito en el certificado de seguridad, se medirá en el mismo sitio y a partir de la misma línea de cubierta que los franco-bordos determinados de acuerdo con las reglas nacionales de franco-bordo que estén reconocidas.

3. En ningún caso se colocará una marca de línea de carga de subdivisión por encima de la línea de máxima carga en agua salada, determinada por la solidez del buque o por las tablas nacionales de franco-bordo que estén reconocidas.

4. Conquiere que sea la posición de las marcas de las líneas de carga de subdivisión, no se cargará nunca a un buque hasta sumergir la línea de carga que corres-

ponde a la estación y a la región del Globo, trazada de acuerdo con las reglas nacionales de franco-bordo que estén reconocidas.

REGLA VIII

Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, dobles fondos, etc.

1. Los mamparos estancos de subdivisión, transversales o longitudinales, se construirán de manera que puedan soportar, con un margen adecuado de resistencia, la presión de una columna de agua que se eleve hasta la línea de suprimersión por el través de cada uno de ellos. La construcción de esos mamparos se hará a satisfacción de la Administración.

2. Las bayonetas y nichos practicados en los mamparos, serán estancos y ofrecerán la misma resistencia que las partes vecinas del mamparo.

Cuando cuadernas o baos atraviesen un mamparo o una cubierta estanca, el mamparo y la cubierta se harán estancos por su misma construcción, sin emplear madera o cemento.

3. No es necesario probar los compartimientos principales llenándolos de agua. Un inspector llevará a cabo un examen completo de los mamparos, y en todo caso, se suplementará con una prueba con maguera.

4. Los rascales de proa se ensayarán llenándolos de agua, elevándose el nivel hasta la línea de máxima carga de subdivisión.

5. Los dobles fondos, incluyendo las quillas tabulares y las paredes internas de los cascos dobles, se probarán con una carga de agua que llegue hasta la línea de suprimersión.

6. Los tanques o cisternas que contengan líquidos, y que formen una parte de la subdivisión del buque, se probarán para verificar su estanqueidad con una carga de agua correspondiente a la línea de máxima carga de subdivisión, o a los dos tercios de la distancia comprendida entre la parte superior de la quilla y la línea de suprimersión, por el través de la cisterna, tomando la mayor de esas cargas, sin que la altura sobre la parte superior del tanque sea en ningún caso menor que 0.92 metros (3 pies).

REGLA IX

Agujeros en los mamparos estancos

1. El número de agujeros practicados en los mamparos estancos se reducirán al compatible con las disposiciones generales y la buena explotación del buque. Esos agujeros irán provistos de cierres satisfactorios.

2. a) si atraviesan los mamparos estancos de subdivisión tuberías, imbornables, cables eléctricos, etc., se adoptarán medidas para mantener la estanqueidad de esos mamparos;

b) queda prohibido poner compuertas en los mamparos estancos de subdivisión.

3. a) no habrá puertas, ni agujeros de visita, ni ninguna abertura de acceso:

(I) En el mamparo estanco de abordaje, debajo de la línea de suprimersión.

(II) En los mamparos transversales estancos que separen una bodega de carga de otra contigua, o de una carbonera permanente o de reserva, salvo excepciones especificadas en el siguiente apartado 7:

b) por debajo de la línea de suprimersión se podrá atravesar al mamparo de abordaje por un tubo, cuando más, para el servicio del líquido contenido en el tan-

que de proa, siempre que el tubo vaya provisto de una válvula de cierre, de tornillo, que se pueda maniobrar desde un punto situado por encima de la cubierta de mamparos estancos, encontrándose la válvula propiamente dicha fija al mamparo de abordaje en el interior de los raseles de proa.

4. a) las puertas estancas en los mamparos que separan las carboneras permanentes de las de reserva, serán siempre accesibles, salvo las excepciones previstas en el apartado 9 c) para las puertas de las carboneras de entrepuente;

b) mediante pantallas, o de otra manera, se adoptarán disposiciones satisfactorias para evitar que el carbón impida el cierre de las puertas estancas de las carboneras

5. En el espacio de máquinas, excluyendo las puertas de las carboneras y de los túneles de los árboles de las hélices, no habrá más que una puerta de comunicación en cada mamparo transversal principal. Las puertas se colocarán de manera que sus umbrales sean tan altos como prácticamente se pueda.

6. a) no se considerarán puertas estancas más que las puertas de bisagras, las de corredera o cualesquiera otras de un modelo equivalente, con exclusión de las puertas simplemente montadas con pernos;

b) las puertas de bisagras irán provistas de cerrojos, gobernados con palancas que se puedan maniobrar desde ambos lados del mamparo;

c) las puertas de corredera podrán tener movimiento horizontal o vertical. Si se maniobran solamente a brazo, el mecanismo podrá ponerse en funciones en el sitio, y además, desde un punto accesible situado por encima de la cubierta de mamparos estancos;

d) las puertas que deberán cerrarse por su propio peso o por la caída de un peso, irán provistas de un artificio conveniente para regularizar su cierre. El mecanismo permitirá dejar la puerta libre en el sitio, y además, desde un punto accesible que esté encima de la cubierta de mamparos estancos. Por último, el mecanismo de la puerta, cuando se haya desembragado para dejarla libre, se podrá embragar rápidamente desde cualquiera de los dos puntos de maniobra.

e) cuando una puerta deba cerrarse mediante un manantial de energía, desde un punto central de maniobra, el mecanismo se dispondrá de modo que el mando de la puerta se pueda efectuar en el sitio, con ayuda del mismo manantial de energía. La puerta se cerrará automáticamente, si después de haberse cerrado desde el puesto central de mando, se abre en el sitio. De igual manera, habrá en el sitio un medio de conservarla cerrada, sin que pueda abrirse por el puesto central de mando. Por último, toda puerta cuya maniobra se realice mediante un manantial de energía, llevará un sistema de gobierno a mano, que se maniobre en el sitio y desde un punto accesible por encima de la cubierta de mamparos estancos;

f) las puertas de cualquier clase llevarán indicadores de apertura que permitan comprobar si las puertas están abiertas o cerradas desde cualquier punto de maniobra, distinto del sitio en que se halla la puerta.

7. a) se admitirán puertas estancas de bisagras en las partes del buque destinadas a los pasajeros y a la tripulación, así como en los locales de servicio, siempre que se encuentren sobre una cubierta cuya superficie inferior en su punto más bajo del costado, se encuentre por lo menos a 2.13 metros (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de subdivisión. Tales puertas

no se admitirán en las partes y locales indicados del buque, por debajo de esa cubierta;

b) se podrán admitir puertas estancas de bisagras, de construcción satisfactoria, en los mamparos de entrepuente que separan dos bodegas de carga, a la altura permitida para las portas de carga del costado, de acuerdo con las prescripciones de la regla X, II. Las puertas se cerrarán antes de la salida y se mantendrán cerradas durante todo el viaje. La hora de su apertura a la llegada a puerto, y de su cierre antes de salir de él, se inscribirán en el cuadernillo de bitácora reglamentario. Cuando exista el propósito de instalar puertas de ese género, su número y el detalle de sus disposiciones serán objeto de un examen especial por la Administración, que exigirá a los Armadores un certificado de la absoluta necesidad de esas puertas.

8. Todas las demás puertas estancas serán de corredera.

9. a) cuando haya puertas estancas que en ciertos momentos tengan que abrirse en la mar, con excepción de las entradas en los túneles, y cuando esas puertas estén en los mamparos estancos transversales principales, de manera que su umbral esté por debajo de la línea de máxima carga de subdivisión, se aplicarán las siguientes reglas:

(I) Si el número de puertas excede de cinco, todas las puertas estancas de corredera podrán maniobrase mediante un manantial de energía y se podrán cerrar simultáneamente desde un puesto de maniobra situado en el puente, precediendo al cierre una señal sonora.

(II) Si el número de puertas no pasa de cinco;

(1) Si el criterio no es mayor que 30, todas las puertas estancas de corredera podrán maniobrase solamente a mano.

(2) Si el criterio pasa de 30, sin exceder a 60, todas las puertas estancas de corredera podrán ser puertas que se cierren por la gravedad, provistas de un escape y de un sistema de movimiento a mano, que se maniohren en el sitio y desde un punto situado más arriba de la cubierta de subdivisión, o puertas maniobradas con ayuda de un manantial de energía.

(3) Si el criterio pasa de 60, todas las puertas estancas de corredera podrán maniobrase por medio de un manantial de energía;

b) si entre las carboneras de los entrepuentes, por debajo de la cubierta de subdivisión, hay puertas estancas que haya que abrir incidentalmente en la mar para la manipulación del carbón, se exigirá un manantial de energía para la maniobra de esas puertas. La apertura y el cierre se consignarán en el cuadernillo de bitácora.

c) el empleo de un manantial de energía se exigirá igualmente para la maniobra de las puertas existentes en los pasillos que conducen a las cámaras frigoríficas, siempre que los pasillos atraviesen más de un mamparo transversal principal estanco, y si los umbrales de las puertas están a menos de 2.13 metros (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de subdivisión.

10. El empleo de paneles desmontables de prueba no se permitirá más que en el espacio de máquinas. Esos paneles estarán siempre en su sitio antes de salir a la mar y no podrán quitarse en la mar más que cuando haya imperiosa necesidad. Al volverlos a poner en su sitio, se tomarán precauciones para establecer la estanqueidad perfecta de la junta.

11. Todas las puertas estancas deberán ser cerradas durante la navegación o no abrirse más que cuando el

GACETA OFICIAL

Se publica todos los días hábiles, con excepción del sábado.

DIRECTOR ARISTIDES A. LINARES

OFICINA

ADMINISTRACION:

Calle 11 Oeste N.º 2.—Tel. 1034 J. Jefe de la Sección de Ingresos de
Apartado de Correo, N.º 137 la Sección de Hacienda y Tesoro

SUSCRIPCION MENSUAL:

En la República de Panamá: B. 1.00.—En el extranjero: B. 1.25

SUSCRIPCION ANUAL:

En la República de Panamá: B. 9.00.—En el extranjero: B. 12.00
Valor del número atrasado: B. 0.10

servicio del buque lo exige. En ese caso, estarán siempre listas para cerrarse inmediatamente.

12. Si a través de los mamparos estancos principales hay túneles o pasadizos que unan los alojamientos del personal con la cámara de calderas o estén dispuestos para que pasen por ellos tuberías o para cualquier otro objeto, los pasadizos o túneles tendrán que ser estancos y cumplir las condiciones de la regla XII. El acceso a una de las extremidades, cuando menos, de esos pasadizos o túneles, si se pasa por ellos en la mar, deberán realizarse por medio de un pozo estanco de suficiente altura para que su desembocadura esté por encima de la línea de suprimersión. El acceso al otro extremo podrá hacerse por una puerta estanca del tipo que exija su colocación en el buque. Ninguno de esos pasadizos o túneles atravesará el mamparo de subdivisión inmediatamente a popa del mamparo de abordaje.

Quando se hayan previsto túneles o conductos para tiro forzado, a través de mamparos estancos transversales principales, la Administración examinará especialmente el caso.

REGLA X

Aberturas en el costado externo por debajo de la línea de suprimersión

1. La disposición y eficacia de los medios de cierre de todas las aberturas practicadas en el costado externo del buque, deberán corresponder a los fines que se persiguen y al sitio donde se encuentran. De una manera general, deberán satisfacer a la Administración.

2. a) si en un entrepuente el borde inferior de la abertura de un portillo cualquiera está por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la intersección de la cubierta de subdivisión con el costado y con su punto más bajo a 2,5 por 100 de la manga del buque por encima de la línea de máxima carga de subdivisión, todos los pasillos de ese entrepuente serán portillos cerrados;

b) si en un entrepuente el borde inferior de la abertura de un portillo cualquiera, distinto de los que deben ser cerrados, según el apartado precedente a), queda por debajo de una línea trazada paralelamente a la intersección de la cubierta de subdivisión, con su punto más bajo a 3,68 metros (12 pies) más 2,5 por 100 de la manga del buque, por encima de la línea de máxima carga de subdivisión, todos los portillos de ese entrepuente se construirán de manera que nadie pueda abrirlos sin autorización del Capitán del buque;

c) los demás portillos podrán ser del tipo ordinario, pudiéndose abrir;

d) si en un entrepuente el borde inferior de la abertura de uno cualquiera de los portillos indicados en el apartado b) precedente, queda por debajo de una línea trazada paralelamente a la intersección de la cubierta

de subdivisión con el costado, y teniendo su punto más bajo a 1,37 metros (4,5 pies) más 2,5 por 100 de la manga del buque por encima de su flotación, todos los portillos de ese entrepuente se cerrarán de una manera estanca y con llave, antes que el buque salga del puerto, y no se abrirán durante la navegación.

La hora en que se abran los portillos en el puerto, y en que se cierren con llave, antes de hacerse a la mar, se inscribirán en el cuadernillo de bitácora reglamentario.

La Administración podrá precisar el calado medio máximo para el que los portillos de que se trata tienen el borde inferior de su abertura por encima de la línea definida en el apartado precedente, y con el cual, por lo mismo, estará permitido abrirlos en la mar bajo la responsabilidad del Capitán. En los mares tropicales, con buen tiempo, ese calado podrá aumentarse en 305 milímetros (un pie).

3. Se proveerá de tapas de bisagras, de un modelo eficaz y dispuestas de modo que se puedan, efectivamente, cerrar y hacer estancos a todos los portillos que:

- a) reglamentariamente deban ser cerrados;
- b) estén situados dentro de la octava parte de la eslora del buque, a partir de la perpendicular de proa;
- c) ocupen las posiciones definidas en el apartado 2 b) precedente;
- d) no sean accesibles durante la navegación;
- e) estén en locales dedicados al alojamiento de marineros y fogoneros;
- f) estén en locales destinados al alojamiento de pasajeros de entrepuente.

4. Los portillos que se encuentren bajo la cubierta de subdivisión, distintos de los mencionados en el precedente apartado, irán provistos de tapas interiores eficaces. Estas podrán ser de quita y pon y quedar depositadas en las proximidades de los portillos.

5. Los portillos que no sean accesibles durante la navegación, se cerrarán y se condenarán, con las tapas puestas, antes de salir a la mar.

6. No se pondrá ningún portillo en los locales destinados exclusivamente al transporte de mercancías o de carbón.

7. No se pondrá ningún portillo de ventilación automática en el costado del buque por debajo de la línea de suprimersión, sin permiso especial de la Administración.

8. Todas las tomas y salidas de agua en el costado se dispondrán de modo que impidan cualquier introducción accidental de agua en el buque.

9. El número de imbornales, tubos de descarga sanitarios y otras aberturas similares, en el costado, se reducirá al mínimo, sea utilizando cada abertura de descarga para el mayor número posible de tubos sanitarios u otros, sea de cualquiera otra manera satisfactoria.

10. Las descargas en el casco, cuyo orificio inferior se encuentre por debajo de la línea de suprimersión irán provistas de disposiciones eficaces y accesibles, que impidan al agua introducirse en el buque. Para cada descarga separada se podrá emplear una válvula automática de una sola dirección, provista de medios directos de cierre, que puedan maniobrar desde un punto situado por encima de la cubierta de subdivisión, o si se quiere, dos válvulas automáticas de una sola dirección, sin medios directos de cierre, siempre que la más elevada se coloque por encima de la línea de máxima carga de subdivisión, de manera que sea siempre accesible para que se pueda visitar en circunstancias normales del servicio.

Cuando se empleen válvulas de mando de cierre directo, los puestos de maniobra por encima de la cubierta de subdivisión serán siempre accesibles con facilidad y llevarán indicadores de apertura y cierre.

11. Los portales, portas de carga y de carbón que estén por debajo de la línea de suprimersión, serán de resistencia suficiente. Irán eficazmente cerrados y sujetos antes de hacerse a la mar, y permanecerán cerrados durante la navegación.

Las portas de carga y de carbón que se encuentren parcial o enteramente por debajo de la línea de máxima carga de subdivisión serán objeto de un examen especial de la Administración.

12. Las aberturas internas de los vertederos de ceniza, de suciedades, etc., llevarán una tapa eficaz.

Si esas aberturas van situadas por debajo de la línea de suprimersión, la tapa será estanca, y por otra parte, se instalará en el vertedero una compuerta de dirección única, colocada en sitio accesible, por encima de la línea máxima carga de subdivisión. Cuando no se utilice el vertedero, la compuerta y la tapa se cerrarán y afianzarán en su sitio.

REGLA XI

Construcción y ensayos iniciales de puertas estancas, portillos, etc.

1. El proyecto, el material empleado y la construcción de las puertas estancas, portillos, portones, portas de carbón y de carga, válvulas, tuberías, vertederos de ceniza y de suciedad, a que se refiere el presente Reglamento, deberán satisfacer a la Administración.

2. Todas las puertas estancas se someterán a una prueba de agua, a la presión correspondiente a la altura de agua hasta la línea de superinmersión. Esa prueba se hará antes de empezar el buque a prestar servicio, antes o después de colocar la puerta a bordo.

REGLA XII.

Construcción y pruebas iniciales de las cubiertas estancas

1. Cuando sean estancas, las cubiertas, pasadizos o pozos, túneles, quillas tubulares y cañerías de aire presentarán una resistencia igual a la de los mamparos estancos. Los procedimientos empleados para garantizar la estanqueidad de tales elementos, así como las disposiciones adoptadas para el cierre de las aberturas, satisfarán a la Administración. Las cañerías de aire y los pasadizos o pozos estancos se elevarán, cuando menos, hasta la línea de suprimersión.

2. Cuando sean estancas, las cubiertas, pasadizos o pozos, túneles y cañerías de aire se someterán a una prueba de estanqueidad con manguera después de construirlos. Las pruebas de las cubiertas se podrán llevar a cabo cubriéndolas de agua.

REGLA XIII.

Maniobras e inspecciones periódicas de las puertas estancas, etc.

En todo buque nuevo o existente se practicarán semanalmente ejercicios de maniobra de los órganos estancos de cierre de las puertas, portillos, bornales, válvulas, vertederos de ceniza y de imundicias. En los buques que realicen viaje cuya duración exceda de una semana, se llevará a cabo un ejercicio completo antes de hacerse a la mar, y se harán otros durante la navegación, a razón de uno por semana, cuando menos. Sin embargo, las puertas cuya maniobra implique el empleo de un manantial de energía y las puertas de bisagras de los mamparos transversales principales se manejarán a diario, cuando se utilicen en la mar.

Las puertas estancas, incluyendo los bornales y los indicadores que a ellas se refieren, así como las válvulas cuyo cierre sea necesario para asegurar la estanqueidad de un compartimento, se inspeccionarán periódicamente en la mar, por lo menos, una vez por semana.

REGLA XIV

Inscripciones en el cuadernillo de bitácora reglamentario

En todo buque, nuevo o existente, las puertas de bisagras, paneles desmontables, portillos, portales, portas de carga y de carbón y otras aberturas que tengan que estar cerradas durante la navegación, como consecuencia de las prescripciones precedentes, se cerrarán antes de salir a la mar. Se inscribirán en el cuadernillo de bitácora reglamentario las horas de cierre de todos esos elementos y las horas a que se abran aquellos cuya apertura permite el presente Reglamento.

En el cuadernillo de bitácora reglamentario se mencionarán también todos los ejercicios y todas las inspecciones prescritas por la precedente regla XIII, consignando explícitamente cualquier defecto que se note.

REGLA XV

Dobles fondos

1. Los buques cuya eslora sea por lo menos igual a 61 metros (200 pies) e inferior a 76 metros (24 pies), irán provistos de un doble fondo que vaya desde proa del espacio de máquinas hasta el mamparo de los rascles de proa o hasta la mayor proximidad posible de él, cuando menos.

2. Los buques cuya eslora sea igual a 76 metros (249 pies), por lo menos, e inferior a 100 metros (330 pies) llevarán dobles fondos por lo menos fuera del espacio de máquinas. Esos dobles fondos se extenderán hasta los mamparos de los rascles de proa y popa, o tan cerca como sea posible de ellos.

3. Los buques de eslora igual o superior a 100 metros (330 pies) llevarán en el combés un doble fondo que llegue hasta los mamparos de los rascles de proa a popa o tan cerca de ellos como prácticamente se pueda.

4. Donde sea obligatorio un doble fondo, se prolongará hacia los costados, para proteger eficazmente el pantoque.

Esta protección se considerará como satisfactoria si ningún punto de la línea de intersección de la arista exterior de la plancha del costado con el forro exterior no caiga por debajo de un plano horizontal que pase por el punto de intersección en la parte externa de las cuadernas, de la cuaderna maestra con una diagonal inclinada 25° respecto a la horizontal trazada por el vértice inferior externo del rectángulo circunscrito a la sección principal.

5. Los pozos practicados en los dobles fondos para la aspiración de las bombas, no tendrán una profundidad mayor que la necesaria, y en todo caso no estarán a menos de 457 milímetros (18 pulgadas) del forro externo o del borde inferior de la plancha del costado. No obstante, se podrán permitir pozos que lleguen hasta el forro en el extremo popel de los túneles de los árboles de las hélices en los buques que las tengan.

REGLA XVI

Mamparos contra incendios

Por encima de la cubierta de subdivisión, los buques llevarán mamparos contra incendios, que se extiendan sin discontinuidad de un costado al otro y que satisfagan en su disposición a la Administración.

Se construirán de metal o de cualquier otra sustancia

resistente al fuego y con eficacia para impedir durante una hora, en las condiciones en que se haya previsto la instalación de los mamparos, la propagación de un incendio que desarrolle una temperatura de 815° C (1.500° F) en las cercanías del mamparo.

Los nichos, bayonetas y todos los dispositivos que cierran las aberturas practicadas en esos mamparos serán refractarios al fuego y estancos a las llamas.

La distancia media de dos mamparos adyacentes contra incendios, en una superestructura cualquiera, será en general igual a 40 metros (131 pies) a lo más.

REGLA XVII

Portillos y otras aberturas, etc., por encima de la línea de suprimersión

1. Los portillos, las puertas de los portalones, las portas de carga y de carbón, y otras disposiciones que cierran las aberturas practicadas en los costados del buque, por encima de la línea de suprimersión, se proyectarán y construirán convenientemente, y presentarán una resistencia suficiente, teniendo en cuenta el compartimiento en que vayan colocados y su posición respecto a la línea de máxima carga de subdivisión.

2. La cubierta de subdivisión, u otra cubierta que esté encima, será estanca en el sentido de no dejar penetrar el agua de arriba abajo en condiciones ordinarias de mar. Todas las aberturas practicadas en la cubierta expuesta a la mar irán provistas de brazolas de altura y resistencia suficiente y de medios eficaces que permitan cerrarlas con rapidez y hacerlas estancas en la mar.

3. Se instalarán portas de descargamar y (o) imbornales para evacuar rápidamente el agua de las cubiertas a la mar en cualesquiera condiciones de ésta.

REGLA XVIII

Evacuación de los compartimientos estancos

1. En las partes del buque dedicadas al pasaje y a la tripulación, todos los compartimientos estancos irán provistos de salidas practicables que ofrezcan a las personas que los ocupen medios de llegar a la cubierta libre.

2. Las cámaras de máquinas, las de calderas, los túneles de los árboles de las hélices y cualquier otro local de servicio tendrán salidas practicables que proporcionen al personal un medio de salida que no exija pasar por puertas estancas.

REGLA XIX

Bombas

Buques de vapor:

1. Todo buque llevará una instalación eficaz de bombas que permita achicar y secar, dentro de los límites prácticamente posibles, y a continuación de una avería, un compartimiento estanco cualquiera, encontrándose el buque adrizado o escorado. A este propósito, y, en general, son necesarias aspiraciones laterales, salvo en compartimientos estrechos en los extremos del buque.

Cuando el ferro del panteque es a junta, se proveerá un acceso de agua a los tubos de aspiración. Para el achique de las cámaras frigoríficas se dispondrán medios eficaces.

2. Además de la bomba ordinaria de bodega, activada por la máquina principal, o de la bomba independiente que la reemplaza, habrá dos bombas de reserva. Sin embargo, en los buques de menos de 31.50 metros (100

pies) de eslora, con criterio numérico inferior a 30, se podrá reemplazar a una de las bombas independientes por dos bombas eficientes de mano o por una bomba portátil movida por una fuente de energía.

Las bombas sanitarias, las de lastre o de servicio podrán considerarse como bombas independientes de bodega si pueden unirse a la canalización de la bodega.

3. Cuando se exijan dos bombas independientes, cuando menos, activadas por una fuente de energía, se dispondrán de manera que una por lo menos sirva en las circunstancias ordinarias en que el buque pueda inundarse en la mar. Una de esas bombas independientes será, por tanto, una bomba de socorro de un tipo sumergible acreditado, y para activarlas, en todo caso, habrá un manantial de energía encima de la cubierta de mamparos estancos.

4. Si es posible, las bombas de bodega, activadas por una fuente de energía, estarán colocadas en compartimientos estancos separados y situados de modo que una sola avería no pueda provocar su inundación rápida. Si las máquinas y calderas están en dos o más de dos compartimientos estancos, las bombas utilizables como bomba de bodega se repartirán tanto como sea posible en los distintos compartimientos.

5. Cada bomba de bodega, a brazo o mecánica, con excepción de las previstas únicamente para los rasees, se dispondrá de modo que pueda aspirar en una bodega cualquiera, o en compartimiento del espacio de máquinas.

6. Cada bomba de bodega será capaz de dar al agua, en el colector principal de aspiración una velocidad de 122 metros (400 pies) por minuto, por lo menos, teniendo una aspiración directa separada en el compartimiento donde se encuentre, con un diámetro igual al del colector por lo menos. Las aspiraciones directas de cada bomba independiente mecánica se acondicionarán para poder aspirar de cada banda del buque.

7. Las bombas principales de circulación tendrán aspiración directa, provista de válvula de una sola dirección, en el punto más bajo de la cámara de máquinas y con un diámetro igual, por lo menos, a los dos tercios de la toma principal de agua de circulación. Si el combustible es carbón, o puede serlo y si no hay mamparo estanco entre máquinas y calderas, por lo menos una bomba de circulación podrá expulsar directamente a la mar, o se instalará una tubería directa que conduzca a la descarga principal, provista de una compuerta de aislamiento.

8. a) La tubería de las bombas necesarias para el achique de los compartimientos de máquinas o de las bodegas de carga, será completamente distinta de la tubería empleada para el relleno o achique de los compartimientos de agua o de combustible líquido;

b) el empleo de tubos de plomo queda prohibido en las carboneras o tanques de combustible líquido, o en las cámaras de máquinas o de calderas, incluyendo las cámaras de motores que contengan bombas de combustible líquido o tanques de decantación.

9. La Administración dictará reglas para el cálculo del diámetro de los colectores y seccionadas de la tubería de las bodegas, teniendo en cuenta las dimensiones del buque y las del compartimiento que se tiene que achicar.

10. La disposición de la tubería de bodegas y de la tubería del lastre, no permitirá que el agua pase de la mar o del lastre en los compartimientos de máquinas, o en las bodegas de carga, ni de un compartimiento a otro. En particular, se tomarán medidas para evitar que una

bodega empleada para agua, con aspiraciones en la tabe-
bería de bodega y en la del lastre, no pueda inadvertidamente
llenarse de agua de mar cuando se utilice como bodega de
carga, o vaciarse por el tubo de bodega cuando contenga
lastre líquido.

11. Se tomarán medidas para que si se acaba de llenar un
compartimiento servido por un tubo de aspiración de bodega,
no inunde otro compartimiento, caso de averiarse el tubo de
aspiración de que se trata por el abordaje o varada. Para
ello, si en un punto de su recorrido, el tubo está situado
cerca del forro exterior o en una tubular, se pondrá en el
tubo, en el compartimiento que contenga la extremidad libre
del tubo, una válvula de una sola dirección, o una compuerta
de vástago roscado, que pueda maniobrirse desde un punto
situado encima de la cubierta de mamparos estancos.

12. Todas las cajas de distribución, compuertas y grifos
que formen parte del sistema de achique de las bodegas, se
colocarán donde sean accesibles en condiciones normales.
Irán dispuestos de manera que, si se llena un compartimiento,
pueda poner en funciones la bomba de socorro en un
compartimiento cualquiera. Si no hay más que una canalización
común a todas las bombas, se podrán maniobrar desde un
punto superior a la cubierta de mamparos estancos, las
compuertas y grifos que sea necesario manejar para regular
las aspiraciones de bodega. Si además de la canalización
normal de bodega, hay una canalización de socorros, será
independiente de la principal e irá dispuesta para que la
bomba de socorro pueda aspirar en un compartimiento
cualquiera, caso de inundarse.

Buques de motor:

13. El sistema de bombas en las bodegas de los buques
de motor, dentro de lo posible, y exceptuando lo relativo a
bombas de circulación, será equivalente al que se exigirá en
un buque de vapor de las mismas dimensiones.

REGLA XX

Marcha atrás

La potencia en marcha atrás, será la suficiente para
garantizar al buque la aptitud maniobrera conveniente en
todas condiciones.

REGLA XXI

Aparato auxiliar de gobierno

Los buques llevarán un aparato auxiliar de gobierno,
que podrá tener una potencia menor que la del aparato
principal. No es preciso que ese aparato auxiliar funcione
por vapor o por medio de otro manantial de energía,
siempre que sean realizables disposiciones apropiadas para
un gobierno a mano. Un motor idéntico al motor del
aparato principal de gobierno se considerará como un
aparato auxiliar en el sentido de la presente regla.

(Continuación)

No se ejecutará ningún trabajo en la
IMPRENTA NACIONAL
sin la previa autorización de la
Contraloría General de la República
Ernesto Méndez,
Contralor General.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

LABOR EN RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Nómbrese Portero en la Secretaría de Relaciones

DECRETO NUMERO 41 DE 1937

(DE 1° DE ABRIL)

por el cual se hace un nombramiento en la Secretaría de
Relaciones Exteriores y Comunicaciones.

El Presidente de la República,

en uso de sus facultades legales,

DECRETA:

Artículo único. Nómbrase Portero de la Secretaría de
Relaciones Exteriores y Comunicaciones al señor Leopoldo
Rodríguez, en recambio del señor Luis Peñaloza, quien ha
pasado a ocupar otro cargo.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a primer día del mes de abril de
mil novecientos treinta y siete.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEVRE.

Conceden unas vacaciones

RESOLUCION NUMERO 24

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—
Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones.
—Sección de Comunicaciones.—Resolución número 24.
—Panamá, Abril 5 de 1937.

Vistas las solicitudes de las señoritas Irlanda McGuigan
y Nivia Rivera, Ayudantes 1° y 2° de la Agencia Postal de
Panamá, respectivamente, elevadas a esta Secretaría por
conducto del señor Director General de Correos y Telégrafos,
en las cuales piden que se les conceda un mes de vacaciones,
para separarse de sus cargos, de conformidad con el artículo
766 del Código Administrativo.

SE RESUELVE:

Concedese a las señoritas Irlanda McGuigan y Nivia Rivera
un mes de vacaciones, a partir del 6 del presente mes, para
que puedan separarse de su cargo, conforme a la disposición
legal arriba mencionada.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEVRE.

TELEGRAMAS REZAGADOS

De Aguadulce, para Quintina Ortega.

De Chitré, para Fabio Cáceres.

De Colón, para Emilia Jiménez.