

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 DE JULIO DE 1936

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL

Gaceta Oficial: 07516

Publicada el: 09-04-1937

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

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

Páginas: 21

Tamaño en Mb: 3.688

Rollo: 86

Posición: 1912

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XXXIV

Panamá, República de Panamá, Viernes 9 de Abril de 1937

NUMERO 1516

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 TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS

Sección de Comercio e Industrias

Resolución 5092, de 3 de Abril, por la cual se hace saber que se ha registrado una marca de fábrica, a favor de Bernardo Trute, comerciante de esta plaza.

Resolución 5093, de 3 de Abril, por la cual se registra marca de fábrica, a favor de la Sociedad "Schering-Kahibaum Aktiengesellschaft", de Berlín, Alemania.

Resolución 5094, de 3 de Abril, por la cual se hace saber que se ha registrado marca de fábrica, a favor de la sociedad "La Química

Industrial-Bayer Meister Lucius-Waschit y Cia.", de Bogotá, Colombia.

Resolución 5095, de 3 de Abril, por la cual se registra marca de fábrica, a favor del señor Antonio Ruiz Ardiara, domiciliado en Barranquilla, Colombia.

Resolución 5096, de 3 de Abril, por la cual se ha registrado marca de fábrica, a favor de John M. Blair, domiciliado en Nueva York, EE. UU. de A.

Resolución 5097, de 3 de Abril, por la cual se hace saber que se ha registrado marca de fábrica, a favor de la "Liston, Limited", de Londres, Inglaterra.

Resolución 5098, de 3 de Abril, por la cual se registra marca de fábrica, a favor de la "Carter Medicine Company", de Nueva York, EE. UU. de A.

Movimiento de las Notarías.

Movimiento de la Alcaldía del Distrito Capital.

Avisos y Edictos.

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

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

(Conclusión)

REGLA XXII

Inspecciones iniciales y subsiguientes de los buques

1. Todo buque nuevo o existente se someterá a las inspecciones siguientes:

- una inspección previa a la entrada en servicio;
- una inspección periódica cada doce meses;
- inspecciones suplementarias incidentales.

2. las inspecciones previstas en el artículo precedente se efectuarán en las siguientes condiciones:

a) la inspección previa a la entrada de servicio implica un examen completo del casco, de los aparatos mecánicos y del armamento, singularmente una inspección en seco de la obra viva y una visita exterior e interior de las calderas. Esta inspección permitirá comprobar que el buque, desde el punto de vista de las disposiciones generales, del material y escantillones del casco, de las calderas y sus accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, de los aparatos de salvamento y del armamento, responde completamente a las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos de detalle dictados para su aplicación por el Gobierno del Estado de que dependa, a los buques destinados al servicio a que el buque está afecto. La inspección permitirá igualmente darse cuenta de que el buque y su armamento son satisfactorios por todos conceptos.

b) la inspección periódica lleva consigo un examen de conjunto del casco, de las calderas, de la maquinaria y armamento y, especialmente, una inspección en seco de la obra viva.

Esta inspección permitirá darse cuenta de que el buque, desde el punto de vista del casco, de las calderas y sus accesorios, de las máquinas principales y auxiliares así como de los aparatos de salvamento y del armamento, y que, por otra parte, responde a las prescripciones

del presente Convenio y a las de los Reglamentos de detalle dictados para la aplicación por el Gobierno del Estado de que dependa el buque.

c) una inspección general o parcial, según el caso, se llevará a cabo cada vez que un accidente se produzca o que se note un defecto que afecta a la seguridad del buque, a la integridad y eficacia de los aparatos de salvamento o de otros aparatos. Lo propio sucederá cada vez que el buque sufra una reparación o cuando se remuevan partes importantes del mismo. La inspección permitirá darse cuenta de que se han efectuado las reparaciones o las renovaciones necesarias en buenas condiciones, que el material empleado y los procedimientos de ejecución que se hayan adoptado son completamente satisfactorios, y que el buque, por todos conceptos, responde a las prescripciones del presente Convenio y a las de los Reglamentos de detalle dictados para su aplicación por el Gobierno de que dependa el buque.

3. Los Reglamentos de detalle mencionados en el apartado 2 precedente, fijan las reglas que deben observarse para las pruebas hidrostáticas antes y después de entrar en servicio, aplicables a las calderas principales y auxiliares, a sus accesorios, a las tuberías de vapor, depósitos de alta presión y depósitos de combustible líquido para motores de combustión interna. Deberán indicarse las presiones de prueba y el intervalo entre dos ensayos consecutivos.

Las calderas principales y auxiliares, sus accesorios, los depósitos diversos y las tuberías de vapor de más de 76 milímetros (tres pulgadas) de diámetro interior, deberán sufrir con éxito una prueba hidráulica antes de entrar en servicio. Los tubos de vapor de más de 76 milímetros (tres pulgadas) de diámetro interior, se someterán a pruebas hidráulicas periódicas.

REGLA XXIII

Prescripciones referentes a las inspecciones de buques en el buque antes de su lanzamiento

Una vez terminada la inspección de la obra viva en la regla XXII, se efectuará una prueba hidráulica en el buque en la Admón. local en la Oficina de los casos, del aparato antes del lanzamiento, si remediada a la oficina.

APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

REGLA XXIV

Modelos reglamentarios de botes

Los modelos reglamentarios de botes se clasifican como sigue:

Clase I: Embarcaciones descubiertas, de costados rígidos con a) flotadores interiores solamente, y b) flotadores internos y externos.

Clase II: a) embarcaciones descubiertas con flotadores internos y externos y plegable la parte superior del costado;

b) embarcaciones con cubierta con amuradas o antepechos fijos o plegables.

No se admitirá una embarcación si su flotabilidad depende del ajuste previo de una de las partes principales del casco, o si su capacidad cúbica es inferior a 3,5 m³ (125 pies cúbicos).

No se admitirá tampoco una embarcación si su peso, a plena carga, con las personas que pueda contener y su armamento excede de 20.300 kilogramos (20 toneladas inglesas).

REGLA XXV

Botes salvavidas de la clase I

Las embarcaciones de salvamento de la clase I tendrán un arrufo medio igual, por lo menos, a 4 por 100 de su eslora.

Las cajas de aire de las embarcaciones de salvamento de la clase I irán dispuestas de manera que aseguren la estabilidad de la embarcación completamente cargada, en condiciones desfavorables de tiempo.

En las embarcaciones que puedan llevar 100 personas o más, el volumen de los flotadores se aumentará a satisfacción de la Administración.

Los botes salvavidas de la clase I cumplirán también las siguientes condiciones:

a) botes salvavidas con flotadores solamente interiores.

La flotabilidad de una embarcación de madera de este tipo, se asegurará por medio de cajones de aire estancos, con un volumen total igual, cuando menos, al décimo de la capacidad cúbica de la embarcación.

La flotabilidad de una embarcación metálica de este tipo no será inferior a la exigida anteriormente para la embarcación de madera de la misma capacidad cúbica, debiéndose aumentar en consecuencia el volumen de las cajas estancas de aire.

b) embarcaciones de salvamento con flotadores exteriores e interiores.

La flotabilidad interior de una embarcación de madera de este tipo se asegurará mediante cajas estancas de aire, con un volumen total igual, cuando menos, a 7 $\frac{1}{2}$ por 100 de la capacidad cúbica de la embarcación.

Los flotadores externos podrán ser de corcho o de cualquier otra materia equivalente. No se admitirá flotadores cuyo relleno sea de junco, de virutas o granos de corcho, o de cualquier otra substancia en trozos sueltos sin cohesión propia, ni los que requieran una insuflación de aire.

Cuando los flotadores son de corcho, su volumen para una embarcación de madera, no será inferior a las 33 el ciento de la capacidad cúbica de la embarcación. Si no son de corcho, su volumen e instalación serán tales, que la flotabilidad y la estabilidad de la embarcación no sean inferiores a las de otra similar, provista de flotadores de corcho.

La flotabilidad de una embarcación metálica de este tipo no será nunca menor que la exigida precedentemen-

te para una embarcación de madera de igual capacidad cúbica. El volumen de las cajas y el de los flotadores exteriores se aumentará en consecuencia.

REGLA XXVI

Embarcaciones de la clase II

Las embarcaciones de la clase II cumplirán las siguientes condiciones:

a) embarcaciones abiertas con la parte superior del costado plegable y flotadores interiores y exteriores. Su volumen total, para cada una de las personas que pueda recibir, tendrá, cuando menos, los valores siguientes:

	Decímetros cúbicos	Pies cúbicos ingleses
Cajas estancas	1.111,43	1,5
Flotadores externos (si son de corcho)	6	0,2

Los flotadores externos podrán ser de corcho o de cualquier otra materia equivalente. No se permitirán flotadores rellenos de junco, de corcho en virutas o en granos, o por cualquiera otra substancia en trozos sueltos sin cohesión propia, ni flotadores que requieran una insuflación de aire.

Cuando los flotadores no sean de corcho, su volumen e instalación proporcionarán al bote una flotabilidad e estabilidad no menores que las de una embarcación similar con flotadores de corcho.

Una embarcación metálica de este tipo llevará flotadores internos y externos que aseguren una flotabilidad igual, por lo menos, a la de una embarcación de madera.

El franco-bordo mínimo de las embarcaciones de este tipo se fijará según su eslora. Se medirá a la mitad de la eslora de la embarcación, y verticalmente en el costado, desde lo más alto de la parte fija de éste hasta la flotación en carga.

El franco-bordo en agua dulce no será menor que los valores siguientes:

ESLORA DEL BOTE SALVAVIDA		FRANCO BORDO MÍNIMO	
Metros	Pies ingleses	Milímetros	Pulgadas inglesas
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

El franco-bordo de las embarcaciones de eslora intermedia se obtienen por interpolación.

Las amuradas plegables serán estancas.

b) embarcaciones con cubierta y amuradas estancas, fijas o plegables.

(1) Embarcaciones de cubiertas de pozo:

La parte no elevada de la cubierta de una embarcación de este tipo presentará una superficie no menor que el 30 por 100 de la total de la cubierta. Esa parte no elevada o pozo estará, por encima de la flotación en carga, a una altura cuando menos igual en todos sus puntos al 4 por 100 de la eslora de la embarcación. Ese límite se aumentará hasta el 14 por 100 en las extremidades del pozo.

El franco-bordo de una embarcación de ese tipo será tal, que asegure una reserva de flotabilidad cuando menos igual al 35 por 100.

(2) Embarcaciones de cubierta corrida:

El franco-bordo mínimo de la embarcación de este tipo es independiente de su eslora y no depende más que

de su profundidad. Las medidas se toman a la mitad de la eslora de la embarcación y verticalmente, desde la parte superior de la cubierta en el costado hasta la parte inferior del tablon de aparadura para la profundidad y hasta la flotación en carga para el franco-bordo.

El franco-bordo en agua dulce no será inferior a las cifras expuestas a continuación, aplicadas sin corrección a las embarcaciones cuyo arrufo medio es igual a tres centésimos de su eslora:

PROFUNDIDAD DEL BOTE SALVAVIDAS		FRANCO BORDO MINIMO	
Milímetros	Pulgadas inglesas	Milímetros	Pulgadas inglesas
310	12	70	2 $\frac{3}{4}$
460	18	95	3 $\frac{3}{4}$
610	24	130	5 $\frac{1}{2}$
760	30	165	6 $\frac{1}{2}$

El franco-bordo de las embarcaciones de profundidad intermedia se obtiene por interpolación.

Si el arrufo es menos que el anormal precedentemente definido, el franco-bordo mínimo se obtiene añadiendo a las cifras del cuadro la séptima parte de la diferencia entre el arrufo normal y la media de los arrufos reales en la roda y el codaste. No se permitirán disminuciones del franco-bordo para un arrufo superior al normal ni por la curvatura de la cubierta.

(3) Todas las embarcaciones salvavidas de cubierta llevarán disposiciones eficaces para la salida del agua de la cubierta.

REGLA XXVII

Botes de motor.

Para que se pueda considerar una embarcación de motor como parte integrante de los elementos salvavidas de un buque, sea a título obligatorio en virtud de la regla XXXVI, 2, o no, deberá llenar las siguientes condiciones:

a) cumplirá las prescripciones formuladas para una embarcación de salvamento de la clase I, y dispondrá de elementos convenientes para echarla rápidamente al agua.

b) tendrán un repuesto suficiente de combustible y se mantendrá siempre lista para utilizarla;

c) el motor y sus accesorios irán convenientemente encerrados, para asegurar sus funciones en condiciones desfavorables de tiempo y se podrá dar marcha atrás en las mismas condiciones;

d) la velocidad, cuando menos, será de seis nudos a plena carga y en aguas tranquilas.

El volumen de los flotadores interiores, y si hay caso, de los exteriores, se aumentará en proporción conveniente para tener en cuenta la diferencia entre el peso del motor, del proyector, de la instalación radiotelegráfica y sus accesorios y el peso de las personas suplementarias que la embarcación podrá recibir si quedase disponible el espacio ocupado por el motor, el proyector, la instalación radiotelegráfica y sus accesorios.

REGLA XXVIII

Balsas de salvamento

No se aprobará ningún modelo de balsas de salvamento, si no cumple las condiciones siguientes:

a) será de material y construcción aprobados;

b) será utilizable y estable, cualquiera que sea la superficie sobre la cual flota;

c) irá provista en ambas caras de amarradas fijas o plegables de madera, de tela o de cualquier otro material adecuado;

d) llevará un cabo o pasamanos sujeto con anillos alrededor de las paredes externas;

e) tendrá resistencia bastante para lanzarla o echarla sin averías desde la cubierta del buque, y si va dispuesta para echarla, tendrá dimensiones y peso que permitan maniobrarla con facilidad;

f) no tendrá menos de 85 decímetros cúbicos (8 pies cúbicos) de cajas de aire de flotadores equivalentes para cada persona que pueda llevar;

g) tendrá una superficie de cubierta de 3,720 centímetros cuadrados (4 pies cuadrados), por lo menos, para cada persona que pueda llevar, y las personas transportadas deberán estar efectivamente fuera del agua,

h) las cajas de aire o los flotadores equivalentes se acondicionarán lo más cerca posible del costado y no se admitirá ningún flotador que necesite insuflación de aire.

REGLA XXIX

Aparatos flotantes

Un aparato flotante, sea un banco, una silla flotante de cubierta o cualquier otro, se considerará, por la que atañe a la flotabilidad, como correspondiente al número de personas que resulte de dividir el número de kilogramos de hierro que pueda soportar en agua dulce por 14.5 (equivalente al peso en libras dividido por 32). Si se emplea aire para obtener la flotabilidad del aparato, no será necesaria una insuflación antes de usar el aparato en caso de urgencia.

El número de personas para las que el aparato se considera utilizable, es el menor de los dos números obtenidos, como se ha indicado antes, o dividiendo el perímetro en centímetros por 30,5 (1 pie).

Cada aparato flotante que se pruebe llenará las siguientes condiciones:

1. Será de material y de construcción aprobados.

2. Será utilizable y estable, cualquiera que sea la superficie sobre la cual flota.

3. Tendrá dimensiones, resistencia y peso tales que se pueda maniobrar sin auxilio de aparatos mecánicos y, si fuere necesario echar a la mar, sin averías, desde la cubierta del buque donde se encuentre.

4. Las cajas de aire o los flotadores equivalentes se acondicionarán tan cerca como sea posible de los costados del aparato.

5. Llevará un cabo o pasamanos sujeto con argollas alrededor de las paredes exteriores.

REGLA XXX

Capacidad cúbica de los botes salvavidas de la clase I

1. La capacidad cúbica de una embarcación de salvamento de la clase I se calculará por la fórmula de Simpson (Stirling) o por cualquier otro método que proporcione el mismo grado de exactitud. La capacidad de una embarcación de proa cuadrada se determinará como si fuese aguda.

2. A título de indicador, la capacidad de metros (o pies ingleses) cúbicos de una embarcación, calculada con la ayuda de la regla de Simpson, puede considerarse como dada por la fórmula:

$$\text{Capacidad} = \frac{1}{12} (1A + 2B + 1C)$$

12

en la que A designa la capacidad de la embarcación medida en metros (o pies ingleses) en el tronco del bote de

madera o planchas, de roña o codaste. Si se trata de una embarcación de popa cuadrada, la eslora se medirá hasta la cara interna del yugo.

A, B y C designan, respectivamente, las áreas de las secciones transversales, a la cuarta parte de la eslora desde proa, en el combés, y a la cuarta parte de la eslora desde popa, puntos que corresponden a la división de l en cuatro partes iguales. (Las áreas correspondientes a las dos extremidades de la embarcación se desprecian).

Las áreas A, B y C se considerarán como dadas en metros (o en pies ingleses) cuadrados, aplicando sucesivamente la fórmula que sigue a cada una de las secciones transversales:

$$\text{Area} = \frac{h}{12} \times (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h es la profundidad en metros (o pies ingleses) interiormente al forro de madera o plancha, desde la quilla hasta el nivel de la regala, o, si hay caso, hasta el nivel inferior, determinado según se indica a continuación:

a, b, c, d y e son las mangas horizontales de la embarcación medidas en metros (o en pies ingleses) en los dos puntos extremos de la profundidad, así como en los tres puntos obtenidos al dividir h en cuatro partes iguales (a y e corresponden a los dos extremos, y c, a la mitad de h).

3. Si el arrufo de la regala, medido en dos puntos situados a la cuarta parte de la eslora a partir de los extremos, excede a la centésima parte de la eslora de la embarcación, la profundidad que se deberá tomar para el cálculo de la correspondiente sección transversal A o C será todo lo más igual a la profundidad en el combés, aumentada en la centésima parte de la eslora de la embarcación.

4. Si la profundidad del bote en el combés excede a las 45 centésimas de la eslora, la profundidad que se empleará para el cálculo de la sección transversal media B será igual a las 45 centésimas de la manga, y las profundidades que se aplicará para el cálculo de las secciones transversales A y C, situadas a la cuarta parte de la eslora, a partir de proa y de popa, se deducirán aumentando la profundidad empleada para el cálculo de la sección B en una centésima de la eslora de la embarcación, sin rebasar, no obstante, las profundidades reales en esos puntos.

5. Si la profundidad de la embarcación es mayor que 123 centímetros (4 pies), el número de personas, que la aplicación de las reglas conduce a admitir, se reducirá en la proporción de ese límite o profundidad real, hasta que un experimento a flote, llevando a bordo al indicado número de personas, provistas todas ellas de sus chalecos salvavidas, haya permitido determinar definitivamente el número.

6. Cada Administración, mediante fórmulas convenientes, fijará un límite del número de personas en las embarcaciones de extremo muy fino y en las que presentan formas muy llenas.

7. Cada Administración se reserva el derecho de atribuir a una embarcación una capacidad igual al producto por 0.8 de las tres dimensiones, si se muestra que este procedimiento de cálculo no da resultado apropiado por exceso. Las dimensiones se entenderán entonces medidas en las siguientes condiciones:

Eslora: Entre las intersecciones de la parte externa del forro con la roda y el codaste. Tratándose de una embarcación de popa cuadrada, hasta la cara externa del yugo.

Manga: En la parte externa del forro donde sea máxima.

Profundidad: En el medio, interiormente al forro, desde la quilla hasta el nivel de la regala. No obstante, la profundidad que interviene en el cálculo de la capacidad cúbica no excederá en ningún caso las 45 centésimas de la manga.

En todo caso, el armador podrá exigir que la cubrición del bote se efectúe exactamente.

8. La capacidad cúbica de una embarcación de motor se deduce de la capacidad hasta, restándole de ella un volumen igual al ocupado por el motor y sus accesorios y, en su caso, por la instalación radiodifusora y el proyector con sus accesorios.

REGLA XXXI

Superficie de las embarcaciones de la clase II

1. La superficie de la cubierta de una embarcación que la tenga se determinará como se indica a continuación o por cualquier otro método que proporcione una exactitud de la misma clase. La misma regla se aplicará para la determinación de la superficie comprendida en el interior de la amurada rígida de una embarcación de la clase II a).

2. A título de indicación, el área de la superficie en metros (o en pies ingleses) cuadrados de una embarcación puede considerarse dada por la fórmula

$$\text{Capacidad} = \frac{l}{12} \times (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$

en la que l indica la eslora, medida en metros (o en pies ingleses) entre las intersecciones del forro externo con la roda y el codaste.

a, b, c, d y e son las mangas horizontales medidas en metros (o en pies ingleses) en la parte externa del forro, en los puntos obtenidos al dividir l en cuatro partes iguales y señalando los puntos medios de las partes extremas (a y e corresponden a las subdivisiones extremas; c, al punto medio de la eslora; b y d, a los puntos intermedios).

REGLA XXXII

Marcas de los botes, bales de salvamento y aparatos flotantes

Las dimensiones de las embarcaciones, así como el número de personas que se permite que vayan a bordo, se marcarán en la embarcación con caracteres permanentes y fáciles de leer. Estas marcas tendrán que merecer la aprobación de los funcionarios encargados de la inspección del buque.

La inscripción del número de personas en las bales de salvamento y los aparatos flotantes se hará en las mismas condiciones.

REGLA XXXIII

Capacidad de transporte de las embarcaciones

1. El número de personas que pueda recibir una embarcación de uno de los modelos reglamentarios es igual al máximo número entero contenido en el cociente de la capacidad en metros (o pies) cúbicos de la embarcación por el valor reglamentario de la capacidad unitaria o del área de la superficie unitaria según el caso, indicadas a continuación para cada tipo.

2. Los valores reglamentarios de las superficies y superficies unitarias son los siguientes:

	En metros cúbicos.	En pies cúbicos ingleses.
Capacidades unitarias:		
Embarcaciones abiertas, clase I, a)...	0,283	10
Embarcaciones abiertas, clase I, a)...	0,255	9
	En metros cuadrados.	En pies cuadrados ingleses.
Superficies unitarias:		
Clase II.....	0,325	3,5

3. La Administración está facultada para aceptar, en vez de 0,325 o 3,5, según el caso, un divisor menor, si un ensayo le ha dado a conocer que el número de plazas sentadas en la embarcación cubierta de que se trate es mayor que el resultante de la aplicación del primer divisor. No obstante el valor que se adopte, en sustitución de 0,325 o 3,5, según el caso, no será inferior a 0,280 o 3, según el caso.

La Administración que haya hecho uso de esa facultad comunicará a las demás Administraciones el acta del ensayo que se haya efectuado, acompañado con los planos de la embarcación cubierta de que se trate.

REGLA XXXIV

Límites de la capacidad

No se marcará en ninguna embarcación un número de personas superior al obtenido por los métodos que prescribe el presente Reglamento.

Este número se reducirá:

1. Cuando sea superior el número de personas que tengan sitio para sentarse convenientemente, determinando este último número de modo que las personas sentadas no dificulten en nada el manejo de los remos.

2. Cuando, tratándose de embarcaciones distintas de las de la clase I, el franco-bordo a plena carga sea inferior a los francos-bordos indicados, respectivamente, para los distintos tipos. En este caso, el número de que se trata se reducirá en toda la proporción necesaria para que el franco-bordo a plena carga sea igual, cuando menos, a los precitados francos-bordos reglamentarios.

En las embarcaciones de la clase II b) (1), la parte elevada de la cubierta, en los costados, puede considerarse como apta para proporcionar plazas sentadas.

REGLA XXXV

Colocación y peso de las personas

En los ensayos cuyo objeto sea evaluar el número de personas que puede recibir un bote o una balsa salvavidas, cada unidad corresponderá a una persona adulta provista de un chaleco salvavidas.

En las verificaciones del franco-bordo, las embarcaciones de cubierta irán cargadas con un peso de 75 kilogramos (165 libras inglesas) al menos, para cada persona adulta de las que esté autorizada a recibir la embarcación cubierta.

De un modo general, dos niños de menos de doce años de edad se cuentan como una persona.

REGLA XXXVI

Armamento de las embarcaciones y de las balsas de salvamento

1. El armamento normal de cada embarcación es el siguiente:

a) un juego de remos, a razón de uno por bancada, dos remos de recambio, una espadilla, un juego y medio de toletes u horquillas y un bichero;

b) dos espiches para cada orificio de desagüe (si hacen falta espiches para los orificios de desagüe provistos de válvulas automáticas convenientes); un verti-

dero y un balde de hierro galvanizado;

c) un timón provisto de una barra ordinaria o de un arco con guardines;

d) dos hachetas;

e) un farol provisto con aceite y accesorios;

f) uno o varios palos, con una vela resistente cuando menos, y los accesorios correspondientes;

g) una aguja eficaz;

h) un pasamanos sujeto al exterior con argollas,

i) un ancla flotante;

j) una boza;

k) un recipiente que contenga cuatro litros y medio (un galón inglés) de aceite vegetal o animal. El recipiente irá dispuesto de modo que se pueda extender fácilmente en la mar, y estará construido para poder amarrarse al ancla flotante;

l) un recipiente estanco con víveres a razón de un kilogramo (dos libras inglesas) por persona;

m) un recipiente estanco, con un vaso sujeto a él con una trinca, que contenga un litro (un cuarto inglés) de agua dulce por persona;

n) por lo menos una docena de señales rojas autoinflamables y una caja de cerillas, de todo encerrado en recipientes estancos;

o) quinientos gramos (una libra inglesa) de leche condensada por persona;

p) una caja adecuada para material menudo de armamento;

q) una embarcación, admitida para llevar 100 personas o más, deberá ir provista de un motor y satisfacer las prescripciones de la regla XXVII.

Las embarcaciones salvavidas con motor quedarán exentas de llevar un palo y velas y no tendrán necesidad más que de la mitad de su armamento normal de remos, pero llevarán dos bicheros.

Los botes salvavidas con cubierta no llevarán agujeros de espiche, pero tendrán, cuando menos, dos bombas de sentina.

Cuando se trate de un buque de pasaje destinado al Atlántico del Norte (al Norte del paralelo de latitud 35° Norte), solamente una parte de los botes tendrá que ir provista de palos y velas, y la cantidad de leche condensada se reducirá a la mitad.

2. Cuando el número de embarcaciones es superior a 13, una de ellas será de motor, y si ese número es mayor que 19, habrá dos botes de motor. Estas embarcaciones de motor irán provistas de una instalación radiotelegráfica y de un proyector.

Cada Administración fijará las condiciones de alcance y de potencia a las que deberá satisfacer la instalación radiotelegráfica.

El proyector estará constituido por una lámpara de 80 vatios; cuando menos, un reflector eficaz y un manantial de electricidad que permita iluminar efectivamente un objeto de color claro sobre una zona de próximamente 18 metros (60 pies) de anchura a una distancia de 180 metros (200 yardas) durante seis horas en total, funcionando sin interrupción durante tres horas al menos.

Cuando la instalación radiotelegráfica y el proyector estén alimentados por la misma fuente de energía, esta tendrá la suficiente potencia para asegurar el funcionamiento simultáneo de los dos aparatos.

3. El armamento normal de toda balsa salvavidas aprobada contendrá:

a) cuatro remos;

b) cinco toletes;

c) una señal pirócnica de balsa salvavidas;

d) un ancla flotante;

e) una boza;

f) un recipiente que contenga cuatro litros y medio (un galón inglés) de aceite vegetal o animal. El recipiente irá dispuesto de manera que pueda esparcirse con facilidad el aceite en el agua, y estará construido de manera que pueda amarrarse al ancla flotante;

g) un recipiente impermeable al aire que contenga víveres a razón de un kilogramo (dos libras inglesas) de víveres por persona;

h) un recipiente estanco con un vaso sujeto por una trínca, que contenga un litro (un cuarto inglés) de agua dulce por persona;

i) por lo menos una docena de señales rojas automáticas y una caja de cerillas, todo ello en recipientes estancos.

4. Cuando se trate de un buque destinado a viajes internacionales cortos, la Administración podrá dispensar a las embarcaciones de llevar el armamento prescrito en los párrafos f), i) y o) del párrafo 1 y de satisfacer las prescripciones del apartado 2. Podrá también dispensar a las balsas salvavidas de llevar el armamento prescrito en el párrafo g) del apartado 3.

REGLA XXXVII

Instalación y maniobra de los botes y balsas salvavidas

1. Salvo las prescripciones de la regla XXXVIII, las embarcaciones de salvamento podrán colocarse una encima de otra, o bajo ciertas condiciones que podrá imponer la Administración, una dentro de otra. Sin embargo, cuando haya que levantar las embarcaciones así dispuestas, antes de echarlas al agua, no se admitirán más que si se ha previsto un aparato mecánico de motor para elevarlas.

2. Los botes y balsas salvavidas agregados a las embarcaciones suspendidas de pescantes, podrán acondicionarse por el través de una cubierta, de un estilo o de una toldilla, afianzándose de manera que tengan todas las probabilidades de flotar, separándose del buque si no se dispone de tiempo para echarlas al agua.

3. De las embarcaciones suplementarias a que se aplica el apartado 2 se podrá echar al agua el mayor número posible por cualquier costado del buque, mediante dispositivos aprobados que permitan transportarlas de un costado a otro.

4. No se acondicionarán las embarcaciones en más de una cubierta más que cuando se tomen medidas para evitar que las embarcaciones de una cubierta inferior se averíen por las embarcaciones colocadas en la cubierta superior.

5. No se pondrán botes completamente a proa, ni en lugar donde al caer constituyeran peligro para los propulsores al echarlos al agua.

6. Los pescantes tendrán una forma aprobada e irán dispuestos en una cubierta, o en varias, de manera que las embarcaciones que se encuentren debajo de ellos puedan echarse al agua con seguridad, sin perjudicar a la maniobra de los demás pescantes.

7. Los pescantes, montañas, betas y demás accesorios tendrán una resistencia suficiente para permitir echar al agua con seguridad las embarcaciones que contengan su carga completa de personas y de material, aun cuando el buque escora 15° de cualquier banda. Las betas serán lo suficientemente largas para llegar al agua, cuando el buque se calado mínimo en el mar y tengan una escora de 15°.

8. Los pescantes irán provistos de aparatos de resistencia suficiente para que las embarcaciones puedan echarse fuera con su tripulación y armamento completos, pero sin pasajeros, acorciendo el buque de la banda opuesta la escora máxima a la que sea posible echarlas al agua.

9. Las embarcaciones sujetas a los pescantes ten-

drán sus aparejos listos para prestar servicio y se tomarán medidas para que queden rápidamente libres de esos aparejos, sin que sea necesario que la maniobra sea simultánea en los dos.

10. Cuando un juego de pescantes sirva para más de un bote, habrá aparejos diferentes para cada bote: las betas son de cañamo, pero no serán necesarios pescantes distintos, cuando se utilicen betas metálicas con un dispositivo metálico para cobrarlas. Los aparatos que se empleen permitirán echar al agua las embarcaciones con orden y rapidez.

Quando se use un dispositivo mecánico para cobrar las betas, se completará con un gobierno eficaz a mano.

11. En los viajes internacionales que sean cortos, cuando la altura de la cubierta de las embarcaciones encima de la flotación que corresponda al calado mínimo del buque en la mar no rebase cuatro metros y medio (15 pies), no se aplicarán las prescripciones de los apartados precedentes 7, 8 y 10.

REGLA XXXVIII

Número y capacidad de las embarcaciones y de las balsas salvavidas, etc.—Pescantes

1. Todo buque tendrá un número de juegos de pescantes, determinado, según su eslora, por la columna A del cuadro inscrito en la regla XXXIX, siempre que no se exija un número de juegos de pescantes superior al de las embarcaciones necesarias para recibir a todas las personas presentes a bordo.

A cada juego de pescantes se amarrará una embarcación de la clase I. Si los botes salvavidas amarrados a los pescantes no tienen sitio bastante para recibir a todas las personas presentes a bordo, se instalarán embarcaciones adicionales de uno de los tipos reglamentarios. Primeramente se pondrá una embarcación suplementaria debajo de cada bote amarrado a los pescantes, y después, el resto de las embarcaciones se colocarán más rápidamente utilizables, y, por otra parte, más eficientes entienden que las balsas salvavidas son más rápidamente utilizables y, por otra parte, más eficaces que los botes en caso de urgencia, podrán permitir la instalación de balsas salvavidas, siempre que la capacidad total de las embarcaciones del buque sea igual, por lo menos, al número fijado por la columna C del cuadro incluido en la regla XXXIX.

Quando una Administración opine que no es razonable, ni prácticamente posible, que un buque lleve el número de juegos de pescantes exigido por la columna A del cuadro inscrito en la regla XXXIX, podrá, en ciertos casos excepcionales, permitir una disminución del número de juegos de pescantes, siempre que el número no sea menor que el reducido, fijado por la columna B, y siempre también que la capacidad total de las embarcaciones del buque sea igual, cuando menos, al mínimo exigido por la columna C.

2. Un buque dedicado a viajes internacionales cortos tendrá un número de juegos de pescantes, según su eslora, fijado por la columna A del cuadro incluido en la regla XXXIX. A cada juego de pescantes se amarrará una embarcación de la clase I. Si los botes salvavidas amarrados a los pescantes no tienen la capacidad mínima exigida por la columna D del cuadro de la regla XXXIX y si no disponen de un sitio para cada persona a bordo, se instalarán embarcaciones de salvamento suplementarias de uno de los modelos reglamentarios, balsas salvavidas amarradas u otros aparatos flotantes para todas las personas presentes a bordo.

Si una Administración combatante entiende que no es prácticamente posible, ni razonable, que un buque

destinado a viajes internacionales cortos lleve el número de juegos de pescantes exigido por la columna A del cuadro inserto en la regla XXXIX, podrá, en determinados casos excepcionales, permitir una disminución del número de juegos de pescantes, siempre que ese número no sea inferior al reducido que exige la columna B, y que la capacidad total de las embarcaciones del buque sea, cuando menos, igual al mínimo exigido por la columna D.

REGLA XXXIX

Cuadro relativo a los pescantes y a la capacidad de las embarcaciones de salvamento

El cuadro que se incluye a continuación determina según la eslora del buque:

(A) El número mínimo de juegos de pescantes que se debe instalar y a cada uno de los cuales se amarrará una embarcación de la clase I, de acuerdo con la regla XXXVIII precedente.

(B) El número reducido de juegos de pescantes que se puede permitir en casos excepcionales, según la regla XXXVIII.

(C) La capacidad mínima requerida para las embarcaciones de salvamento, comprendiendo las embarcaciones amarradas a los pescantes y las suplementarias, de acuerdo con la regla XXXVIII.

(D) La capacidad mínima requerida para las embarcaciones salvavidas en un buque dedicado a viajes internacionales cortos.

ESLORA REGISTRADA DEL BUQUE		(A) Número mínimo de juegos de pescantes	(B) Número reducido de juegos de pescantes que puede permitirse excepcionalmente	(C) Capacidad mínima de las embarcaciones salvavidas		(D) Capacidad mínima de las embarcaciones salvavidas	
Metros	Pies Ingleses			Metros cúbicos	Pies cúbicos ingleses	Metros cúbicos	Pies cúbicos ingleses
31 y menos de 37	100 y menos de 120	2	2	28	980	11	400
37 — 43	120 — 130	2	2	35	1.220	17	600
43 — 49	140 — 160	2	2	44	1.550	24	850
49 — 53	160 — 175	3	3	53	1.880	33	1.150
53 — 58	175 — 190	3	3	68	2.300	37	1.300
58 — 63	190 — 205	4	4	78	2.740	41	1.450
63 — 67	205 — 220	4	4	94	3.330	45	1.600
67 — 70	220 — 230	5	4	100	3.900	48	1.700
70 — 75	230 — 245	5	4	129	4.560	52	1.850
75 — 78	245 — 255	6	5	144	5.100	60	2.100
78 — 82	255 — 270	6	5	160	5.640	68	2.400
82 — 87	270 — 285	7	5	175	6.190	76	2.700
87 — 91	285 — 300	7	5	196	6.930	85	3.000
91 — 96	300 — 315	8	6	214	7.550	94	3.300
96 — 101	315 — 330	8	6	235	8.290	105	3.700
101 — 107	330 — 350	9	7	255	9.000	116	4.100
107 — 113	350 — 370	9	7	273	9.630	125	4.400
113 — 119	370 — 390	10	7	301	10.650	133	4.700
119 — 125	390 — 410	10	7	331	11.700	144	5.100
125 — 133	410 — 435	12	9	370	13.060	156	5.500
133 — 140	435 — 460	12	9	408	14.430	170	6.000
140 — 149	460 — 490	14	10	451	15.920	185	6.550
149 — 159	490 — 520	14	10	490	17.310	201	7.100
159 — 168	520 — 550	16	12	530	18.720	217	7.650
168 — 177	550 — 580	16	12	576	20.350		
177 — 186	580 — 610	18	13	620	21.900		
186 — 195	610 — 640	18	13	671	23.700		
195 — 204	640 — 670	20	14	717	25.350		
204 — 213	670 — 700	20	14	766	27.050		
213 — 223	700 — 730	22	15	808	28.560		
223 — 232	730 — 760	22	15	854	30.180		
232 — 241	760 — 790	24	17	908	32.100		
241 — 250	790 — 820	24	17	972	34.350		
250 — 261	820 — 855	26	18	1.031	36.450		
261 — 271	855 — 890	26	18	1.097	38.750		
271 — 282	890 — 925	28	19	1.160	41.000		
282 — 293	925 — 960	28	19	1.242	43.880		
293 — 303	960 — 995	30	20	1.312	46.350		
303 — 314	995 — 1.030	30	20	1.380	48.750		

Nota acerca de (A) y (B).—Cuando la eslora del buque excede de 314 metros (equivalentes a 1.030 pies ingleses), la Administración determinará el número de juegos de pescantes que ese buque deberá tener, enviando copia de su decisión a la Oficina Administrativa.

Nota acerca de (C) y (D).—Para la aplicación de este cuadro, la capacidad de una embarcación de la clase II se obtiene multiplicando por 0.833 o por el 10 el número de personas para el cual está certificada la embarcación, para obtener la capacidad en metros o en pies cúbicos.

Nota acerca de (D).—Cuando la eslora del buque sea inferior a 31 metros (equivalentes a 100 pies) o superior a 168 metros (equivalentes a 550 pies), la Administración determinará la capacidad apropiada de las embarcaciones salvavidas.

REGLA XL

Chalecos y boyas salvavidas

1. Un chaleco salvavidas tendrá que cumplir las siguientes condiciones:

- a) ser de material y construcción aprobados.
- b) ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro de siete kilogramos y 500 gramos (16.5 libras inglesas);
- c) ser reversible.

Se prohíbe los cinturones cuya flotabilidad esté asegurada por medio de compartimientos de aire.

2. Una boya salvavidas llenará las siguientes condiciones:

- a) ser de corcho macizo o de cualquier otra materia equivalente;
- b) ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro de 14,5 kilogramos por lo menos (32 libras inglesas).

Quedan prohibidas las boyas salvavidas cuyo relleno esté constituido por junco, corcho en virutas o en granos o por cualquier otra substancia en estado de disgregación y sin cohesión propia, así como las boyas cuya flotabilidad esté garantizada por medio de compartimientos de aire que necesiten una insuflación previa.

3. El número mínimo de boyas salvavidas que deberá llevar un buque está indicado en el siguiente cuadro:

Eslora del buque en metros	Número mínimo de boyas.	
	Pies ingleses.	
Por debajo de 61.....	Por debajo de 200.....	8
61 y por debajo de 122....	200 y por debajo de 400	12
	400 y por debajo de 600	18
123 y por debajo de 244..	600 y por debajo de 800	24
	800 y por encima.....	30

4. Todas las boyas irán provistas de un cabo que las contornee, sólidamente amarrado. Cuando menos, habrá una boya en cada costado, provista de un cabo salvavidas, con una longitud de 27,50 metros (15 brazas), por lo menos. El número de boyas luminosas salvavidas no será inferior a la mitad del número total de las boyas salvavidas y en ningún caso será menor que seis. Los correspondientes cohetes serán automáticos, eficaces y no se apagarán en el agua. Irán dispuestos en la proximidad de sus boyas, con los órganos de sujeción necesarios.

5. Todos los chalecos y boyas salvavidas se instalarán a bordo de manera que estén al alcance inmediato de todas las personas embarcadas. Su posición se indicará claramente para que los interesados lo conozcan.

Las boyas salvavidas deberán poder soltarse instantáneamente, sin llevar ningún dispositivo permanente de fijación.

REGLA XLI

Personal patentado para botes salvavidas

Para obtener la patente especial señalada en el artículo 22 del presente Convenio, el solicitante deberá justificar que es práctico en la maniobra completa de echar al agua las embarcaciones salvavidas y en el manejo de los remos. Justificará también que conoce y practica la maniobra de las propias embarcaciones y que, por otra parte, es capaz de comprender las órdenes relativas al servicio de estos distintos aparatos y de ejecutarlas.

Por cada bote o balsa salvavidas el personal pa-

tentado será por lo menos, igual al que especifica la siguiente tabla:

- Si el número de personas es menor que 41. El personal patentado mínimo constará de 2 hombres.
- Si el número de personas es de 41 a 61. El personal patentado mínimo constará de 3 hombres.
- Si el número de personas es de 62 a 85. El personal patentado mínimo constará de 4 hombres.
- Si el número de personas es mayor que 85. El personal patentado mínimo constará de 5 hombres.

REGLA XLII

Personal de las embarcaciones salvavidas

Un Oficial de cubierta o un marinero patentado se encargará de cada bote o balsa salvavidas, designándose igualmente un suplente. Quien esté encargado de una embarcación tendrá la lista de su personal y la seguridad de que la gente a sus órdenes conoce, respectivamente, sus puestos y sus funciones.

A toda embarcación de motor quedará afecto un hombre que sepa manejar el motor.

Un hombre que sepa manejar una instalación radio-telegráfica y de un proyector, se destinará a cada embarcación que lleve esos aparatos.

Uno o varios Oficiales quedarán encargados de cuidar de que los botes, balsas salvavidas, aparatos flotantes y otros aparatos de salvamento estén siempre listos para prestar servicio.

REGLA XLIII

Descubrimiento y extinción del incendio

1. Se organizará un servicio eficaz de rondas para descubrir rápidamente todo comienzo de incendio. Por otra parte, se instalará un servicio de avisadores o descubridores de incendios, con objeto de indicar o registrar automáticamente, en uno o en varios puntos o estaciones, donde los Oficiales y la tripulación puedan observar con rapidez tales indicaciones, la existencia o señalamiento de un incendio en todas las partes del buque inaccesibles al servicio de ronda.

2. Cada buque dispondrá de bombas potentes contra incendios, movidas por vapor o por cualquier otra energía. En los buques de menos de 4,000 toneladas de arqueo bruto, las bombas serán dos, y tres para los buques más grandes. Serán suficientemente potentes para proporcionar cada una agua bastante, mediante dos chorros energéticos y simultáneos, en un punto cualquiera del buque, y antes de hacerse a la mar quedarán listas para funcionar inmediatamente.

3. Las tuberías contra incendios permitirán dirigir rápidamente dos chorros de agua energéticos y simultáneos en una región cualquiera de un entrepuente habitado, cuyas puertas estancas y puertas contra incendios estén cerradas. Las mangueras contra incendios y las tuberías tendrán amplias dimensiones y estarán construidas con material adecuado. Las scoretidas de tuberías estarán instaladas en cada entrepuente de manera que las mangueras puedan adaptarse con facilidad.

4. En los espacios ocupados por la carga se podrán dirigir rápida y simultáneamente dos potentes chorros de agua, cuando menos. Por otra parte, se adoptarán medidas para conducir con rapidez a cada compartimiento ocupado por la mercancía, mediante una tubería fija, un gas extintor en cantidad suficiente para que el volumen de gas libee sea, al menos, igual al 20 por 100 del volumen de la bodega vacía del buque. En los buques de vapor se podrá admitir vapor en cantidad equivalente. La instalación para la extinción por gas o

vapor no es obligatoria en los buques de menos de 1,000 toneladas de arquec bruto.

5. Se dispondrán, en cantidad conveniente, extintores de incendios portátiles de un modelo distribuidor de fluido. Cada compartimiento del espacio de máquinas llevará dos, cuando menos.

6. Habrá a bordo dos equipos, compuestos cada uno de un casco o de un aparato respiratorio y de un farol de seguridad, y se colocarán en dos sitios distintos.

7. En los buques de vapor, cuyas calderas principales estén alimentadas con combustible líquido, además de los dispositivos necesarios para permitir que lleguen a cualquier punto del espacio de máquinas, rápida y simultáneamente, dos potentes chorros de agua, se instalarán:

a) distribuidores convenientes para proyectar agua, en forma de lluvia, sobre el combustible líquido, sin agitación anormal de la superficie;

b) en cada departamento, ante los hornos, un recipiente que contenga 233 decímetros cúbicos (10 pies cúbicos) de arena, de aserrín impregnado de sosa, de cualquier otra materia seca aprobada y cucharones para esparcirla;

c) en cada cámara de calderas y en cualquier local de máquinas donde se encuentre una parte de la instalación de combustible líquido, dos extintores portátiles de un modelo distribuidor de espuma o de otro agente aprobado y eficaz para apagar una inflamación de combustible líquido;

d) dispositivos para producir y distribuir rápidamente espuma en toda la parte inferior de la cámara de calderas, o de cada una de las cámaras de calderas si hay varias, y de cualquier parte del espacio de máquinas que contenga bombas de combustible o cajas de decantación. La cantidad de espuma que se deberá producir será la suficiente para cubrir, con un espesor de 15,24 centímetros (seis pulgadas) la superficie total de las planchas que formen en un compartimiento cualquiera el techo del lastre de agua, o de las del costado externo, donde no haya lastre de agua. Si el compartimiento de las máquinas y el de las calderas no están completamente separados, y si el combustible líquido puede pasar de la bodega de calderas a la de máquinas, el compartimiento de máquinas y la cámara de calderas se consideraran como si formasen un solo compartimiento. El aparato se podrá poner en marcha y gobernar desde el exterior del compartimiento donde pueda producirse el incendio;

e) además de lo que precede, en los buques de vapor donde no haya más que una cámara de calderas, se dispondrá de un extintor de espuma, y en los buques con más de una cámara de calderas, de dos extintores de espuma con 136 litros (30 galones), cuando menos, de capacidad. Estos extintores irán provistos de tubos montados en devanaderas, que permitan llegar a todas las partes de la cámara de calderas y de los locales que contengan bombas de combustible. Podrán admitirse, en vez de extintores de 136 litros (30 galones), aparatos de eficacia equivalente:

f) todos los recipientes y las calañas que sirven para utilizarlos, serán accesibles con facilidad y estarán colocados de modo que sea difícil el que agua u otros líquidos iniciarse un incendio.

8. En los buques con motores de combustión interna, además de los dispositivos que permitan distribuir agua y simultáneamente dos potentes chorros de agua en todos los puntos del espacio de máquinas, y también distribuidores de agua en forma de lluvia, se instalarán en cada local de máquinas los dispositivos siguientes:

a) cuando menos, un extintor aprobado de 45 litros (10 galones), y por otra parte cada 1,000 caballos de vapor de potencia al freno de las máquinas, un extintor aprobado de nueve litros (dos galones), sin que el número total de extintores de nueve litros pueda ser menor que dos, ni se puedan exigir más de seis de esos extintores;

b) cuando haya una caldera auxiliar en el espacio de máquinas, se instalará un extintor de 136 litros (30 galones) con su tubería adecuada o cualquier otro dispositivo aprobado para distribución de espuma, en vez del extintor de 45 litros (10 galones) mencionado precedentemente.

9. En los buques de vapor que empleen combustible líquido, cuando la cámara de máquinas y las de calderas no estén completamente separadas por un mamparo metálico y cuando el combustible líquido pueda pasar de la bodega de calderas a la de máquinas, una de las bombas contra incendios se colocará en el túnel o en otro espacio fuera del espacio de máquinas. Si se exigen más de dos bombas contra incendios, no estarán todas en el mismo local.

10. Cuando se especifique un modelo especial de aparatos, de agente extintor o de instalación, se podrá adoptar cualquier otro modelo, si no es menos eficaz que el especificado. Por ejemplo, se podrá admitir un aparato de ácido carbónico en vez de una instalación de espuma (apartado 7, párrafo d) y e), siempre que la cantidad de ácido carbónico transportado sea suficiente para proporcionar una saturación de 25 por 100 de gas para el volumen bruto de los espacios ante los hornos, medido hasta la parte superior de las calderas.

11. Todas las instalaciones para la extinción de incendio se someterán una vez al año a una visita por un inspector designado por la Administración.

REGLA XLIV

Reglamento de zafarrancho

El Reglamento de zafarrancho fija las funciones de los distintos miembros de la tripulación en lo que respecta a:

- el cierre de las puertas estancas, compuertas, etc.;
- el armamento de las embarcaciones, botes salvavidas y aparatos flotantes en general;
- el echar al agua los botes amarrados o pescentes;
- la preparación general de las demás embarcaciones, de las tablas salvavidas y de los aparatos flotantes;
- la asamblea o reunión de los pasajeros;
- la extinción del incendio.

El Reglamento de zafarrancho fija las funciones que los agentes del servicio general deberán llenar respecto a los pasajeros en caso de alarma. Estas funciones a-barezo singularmente:

- el aviso que hay que dar a los pasajeros;
- el ordenar a preparar y a salir convenientemente los botes salvavidas;
- el reunir en el momento de zafarrancho;
- el aseguramiento del orden en los corredores y estancias y, en un modo especial, en lo que atañe a la dirección de los pasajeros.

El Reglamento de zafarrancho determinará las señas para la llamada de toda la tripulación a sus puestos de embarcaciones y de aparatos flotantes, la distribución de las mismas.

REGLA XLV

Zafarrancho y ejercicios

Cada semana, si es posible, y antes de hacerse a la mar, en los buques cuyo viaje dure más de una semana, se practicará un ejercicio de embarcaciones. Las fechas en que se realizarán los ejercicios se inscribirán en el cuadernillo reglamentario de bitácora, y si no ha habido ningún ejercicio en el transcurso de la semana, se consignarán en el cuadernillo las razones de la omisión.

Cuando el viaje vaya a durar más de una semana, convendrá hacer un ejercicio práctico a los pasajeros al principio del viaje.

Los ejercicios de embarcaciones se llevarán a cabo empleando sucesivamente los distintos grupos de embarcaciones. Las inspecciones y ejercicios se dirigirán de manera que la tripulación posea el conocimiento completo y la práctica de las funciones que tiene que desempeñar y que todas las embarcaciones y todos los aparatos salvavidas del buque, con sus aditamentos, estén siempre listos para prestar servicio.

La señal para que acudan los pasajeros a sus puestos del zafarrancho consistirá en una sucesión de seis sonidos cortos, seguido de un sonido largo, de la sirena o del silbato. Por otra parte, en todos los buques distintos de los que efectúen viajes internacionales cortos, se harán en todo el buque señales mandadas eléctricamente desde el puente. El significado de todas las señales que interesen a los pasajeros, deberá indicarse claramente, en varios idiomas, en carteles que se pondrán en los camarotes y en otros locales destinados a los pasajeros.

SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

REGLA XLVI

Transmisión de informes

La transmisión de informes relativos a hielos, derelictos, temporales tropicales y a cualquier otro peligro inmediato para la navegación, es obligatorio. No se prescribe ninguna forma especial de transmisión. Los informes podrán transmitirse en lenguaje claro (de preferencia en inglés) o mediante el Código internacional de señales (señales radiotelegráficas). Convendrá transmitir los informes, precediéndolos con las letras C Q, a todos los buques, y enviarlos igualmente al primer punto de la costa con el cual se pueda comunicar, con súplica de retransmitir a la autoridad competente.

Todos los mensajes transmitidos en virtud del artículo 34 del presente Convenio irán precedidos de la señal de seguridad TTT, seguida de una indicación acerca de la naturaleza del peligro, por ejemplo: TTT, hielo; TTT, derelictos; TTT, temporal; TTT, navegación.

INFORMES REQUERIDOS

Los informes que hay que dar siendo la hora, en todos los casos, la media de Greenwich, son los siguientes:

a) hielos, derelictos y otros peligros inmediatos para la navegación.

1. La naturaleza del hielo, del derelicto o del peligro.

2. La posición del hielo, del derelicto o del peligro observado en último término.

3. La fecha y la hora en que se ha hecho la observación;

4. Perturbaciones locales (huracanes en las Antillas, tifones en las costas de la China, ciclones en el Océa-

nico Indico y temporales de igual naturaleza en las demás regiones).

1. Mensajes que señalen el encuentro con un temporal. Esta obligación debe entenderse con un criterio amplio y el informe debería transmitirse cada vez que el Capitán tenga motivos de creer que un temporal tropical amenaza en sus cercanías.

2. Informes meteorológicos. Dado el valioso auxilio que proporcionan los informes meteorológicos exactos, determinando la posición y el movimiento de los centros tempestuosos, todos los Capitanes de buques deberían agregar a su mensaje de aviso el mayor número posible de informes meteorológicos, entre los siguientes:

a) presión barométrica (milibares, pulgadas inglesas o milímetros);

b) variaciones de la presión barométrica (la variación durante el período de dos o cuatro horas que precede);

c) dirección del viento (verdadera y no magnética);

d) fuerza del viento (escala de Beaufort o escala decimal);

e) estado de la mar (llana, moderada, fuerte, gruesa);

f) oleaje (moderado, medio, fuerte) y la dirección de donde procede.

Cuando se indique la presión barométrica, convendrá añadir a la lectura hecha las palabras "milibares, pulgadas inglesas o milímetros", según el caso, e indicar siempre si la lectura está corregida o no.

Cuando se señalen variaciones barométricas, convendrá indicar siempre el rumbo y la velocidad del buque.

Convendrá que todos los rumbos indicados sean verdaderos y no magnéticos.

3. Hora, fecha y situación del buque. Estos datos se aplicarán a la hora y a la situación en que se hayan hecho las observaciones meteorológicas, y no a la hora y fecha de la redacción o expedición del mensaje. En todo caso, la hora será la media de Greenwich.

4. Observaciones ulteriores. Cuando un Capitán haya señalado un temporal tropical, es conveniente, pero no obligatorio, hacer otras observaciones y transmitir las con intervalos de tres horas, mientras el buque esté bajo la influencia del temporal.

EJEMPLOS

Hielo:

TTT hielo. Monte grande de hielo visto a 4605 N. 4410 W, a 0800 GMT, 15 Mayo.

Derelicto:

TTT derelicto. Derelicto observado casi sumergido a 4005 N. 1243 W, a 1630 GMT, 21 Abril.

Peligro para la navegación:

TTT navegación. Faro flotante Alfa no está en su sitio 1800 GMT, 3 Enero.

Temporal tropical:

TTT temporal. Aguantamos temporal tropical. Barómetro corregido 994 milibares, baja rápidamente. Viento NW, intensidad 2 Beaufort, rachas fuertes. Oleaje E. Rumbo ENE., nudos, 2204 N., 21345 E., 0030 GMT, 18 Agosto.

TTT temporal. Apariencias indican proximidad huracán. Barómetro corregido 29.64 pulgadas en baja. Vientos NE., intensidad 2 Beaufort. Oleaje medio del NE. Chubascos frecuentes. Rumbo 35 grados, 3 nudos, 2200 N., 7236 W., 1330 GMT, 10 Septiembre.

TTT temporal. Circunstancias indican la formación de un ciclón intenso. Viento E. 1/4 SW., intensidad 5 Beaufort. Barómetro no corregido 753 milibares ha bajado

5 mjm durante las tres últimas horas. Rumbo N. 60 W, 8 nudos. 16 20 N. 9302 E. 0200 GMT, 4 Mayo.
 TTT temporal. Tifón en el SE. El viento aumenta del N. y el barómetro baja rápidamente. Situación 1812 N. 12605 E. 0300 GMT, 12 Junio.

CERTIFICADOS

REGLA XLVII

Modelo de certificado de seguridad para buque de pasaje

CERTIFICADO DE SEGURIDAD

(Sello oficial) (Nacionalidad)

un
 por viaje internacional.
 un corto

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, 1929

Nombre del buque	Número o numeral del buque	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto

Gobierno. (Nombre) certifica.
 El infrascrito. (Nombre) certifica.

I. Que el buque precitado se ha visitado debidamente, de acuerdo con las disposiciones del Convenio internacional de referencia.

II. Que, como consecuencia de esa visita, se ha comprobado que el buque satisface a las prescripciones del Convenio en lo que concierne:

1. Al casco, a las máquinas y a las calderas principales y auxiliares.
2. A las disposiciones y a los detalles relativos a la subdivisión estanca.
3. A las siguientes líneas de carga de subdivisión:

Líneas de carga de subdivisión determinadas y marcadas en el costado en la parte media del buque. (Art. 5 del Convenio)	Franco bordo	Utilícese cuando los espacios afectos a los pasajeros comprendan los volúmenes siguientes, que puedan ocupar pasajeros o mercancías
C. 1.		
C. 2.		
C. 3.		

4. A las embarcaciones, balsas y aparatos de salvamento, que son suficientes para un número total máximo de personal (tripulación y pasajeros), a saber:

- ... embarcaciones susceptibles de recibir personas.
- ... balsas de salvamento que pueden recibir personas.

- ... aparatos flotantes capaces de soportar personas.
 - ... boyas salvavidas.
 - ... chalecos salvavidas.
 - ... marineros patentados.
5. A las instalaciones radiotelegráficas:

	Prescripciones de los artículos... de dicho Convenio	Disposiciones realizadas a bordo
Horas de escucha.....
Existe un aparato de auto-alarma aprobado?.....
Hay una instalación de socorro separada?.....
Número mínimo de operadores.....
Operadores suplementarios o radioescuchas.....
Hay radiogoniómetro?....

III. Que el buque responde a todas las demás prescripciones del indicado Convenio, en la proporción que le son aplicables.

Este certificado se expide en nombre del Gobierno..

Es válido hasta el de de 19.....
 Expedido en el de 19....

(Póngase aquí el sello o la firma de la autoridad encargada de la expedición de este certificado).

(Sello).

Si este documento va firmado, se añadirá el párrafo siguiente:

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por dicho Gobierno para expedir el presente certificado.

(Firma).

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA

(Sello oficial). (Nacionalidad).

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, 1929.

Nombre del buque	Número o numeral del buque	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto

El Gobierno. (Nombre) certifica.
 El que suscribe. (Nombre) certifica.

1. Que el buque precitado satisfice a las prescripciones del indicado Convenio, por lo que atañe a la Radiotelegrafía.

Expedido en el de 19....

Si este documento va firmado, se agregará el apartado siguiente:

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por dicho Gobierno para expedir este certificado.

(Firma).

	Prescripciones de los artículos de dicho Convenio	Disposiciones realizadas a bordo
Horas de guardia.....
¿Hay aparato de auto-alarma aprobado?.....
¿Hay instalación de socorro independiente?.....
Número mínimo de operadores.....
Operadores suplementarios o radioescuchas.....
¿Hay radiogoniómetro?.....

ANEJO II

Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar.

PRELIMINARES

Observarán el presente Reglamento todos los buques en alta mar y en todas las aguas adyacentes accesibles a los buques de navegación marítima.

En las reglas especificadas a continuación, todo buque de vapor que navegue a vela y no a vapor, se considerará como un buque de vela, y todo buque que navegue a vapor, lleve o no lleve velas, se considerará como un buque de vapor.

La expresión "buque de vapor" abarcará a cualquier buque movido por una máquina.

La expresión "navegando a vapor" significará "navegando por cualquier medio mecánico".

Un buque está "en marcha", en el sentido de estas reglas, cuando no esté fondeado, ni amarrado a tierra, ni varado.

La eslora del buque es la indicada en su certificado de inscripción o matrícula.

Reglas acerca de las luces, etc.

La palabra "visible", en las presentes reglas, cuando se aplica a las luces, significa visible en una noche oscura, con una atmosfera pura.

ARTICULO 1

Las reglas referentes a las luces se observarán en todo tiempo, desde la puesta a la salida del sol y, durante ese intervalo, no se enseñarán otras luces que pudieran confundirse con las prescritas o que perjudiquen a la visibilidad de estas últimas.

ARTICULO 2

Un buque de vapor en marcha llevará:

a) en el palo trinquete o a proa de ese palo, o bien, si el foque carece de trinquete, a proa del buque una luz blanca brillante, dispuesta para que se vea, sin interrupción, en todo el recorrido de un arco de horizonte de 20 cuartas de la aguja, o sean 10 cuartas por cada banda del buque, es decir, de proa hasta dos cuartas de la popa por el través de cada costado. Esa luz se verá a una distancia de cinco millas cuando menos.

b) a proa o a popa de la luz blanca prevista en el apartado a) una segunda luz blanca de construcción y carácter semejante.

La segunda luz blanca no es obligatoria para los buques de una eslora menor que 45.75 metros, pero podrán llevarla:

si esas dos luces blancas se colocarán en el plano longitudinal o paralelamente a ese plano, de manera que una de ellas esté más elevada que la otra, cuando menos a 4.57 metros y en una posición tal que la luz inferior esté a proa de la superior y queira de las luces previstas en los apartados b) y c) del presente artículo.

Este certificado se expide en nombre del Gobierno.....

Tiene validez hasta el

Expedido en el de 19....

(Póngase aquí el sello o la firma de la autoridad encargada de la expedición del certificado).

(Sello).

Si el documento va firmado, se añadirá el siguiente párrafo:

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por dicho Gobierno para expedir este certificado.

(Firmado).

MODELO DE CERTIFICADO DE DISPENSA

CERTIFICADO DE DISPENSA

(Sello oficial).

(Nacionalidad).

Expedido en virtud de las disposiciones por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, 1929.

Nombre del buque	Número o numeral del buque	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto

El Gobierno.

(Nombre) certifica.

El infrascrito.

(Nombre) certifica.

Que el precitado buque queda dispensado, en virtud del artículo del Convenio internacional de referencia, de cumplir las prescripciones de (*) del Convenio para los viajes de a

Insértense aquí las condiciones, si las hay, bajo las que se otorga el certificado de dispensa.

Este certificado se expide en nombre del Gobierno.....

..... y es válido hasta el

(Póngase aquí el sello o la firma de la autoridad encargada de la expedición de este certificado).

(Sello).

(*) Insértese aquí la referencia a los artículos y a las reglas, especificando los apartados.

lo. La distancia vertical entre las dos luces será menor que la horizontal. La luz blanca prevista en el apartado a), cuando no haya más que una, o la luz inferior cuando el buque lleve dos, se encontrará a una altura por encima de la regala no menor que 6,10 metros, y si la manga rebasa 6,10 metros, a una altura por encima de la regala, al menos igual a la manga, sin que sea necesario que la altura exceda de 12,10 metros;

d) a estribor una luz verde que se proyecte, de manera no interrumpida, en todo el recorrido de un arco de horizonte de 10 cuartas de la aguja; es decir, de proa hasta dos cuartas de la popa por el través de estribor. Esta luz será visible a una distancia de dos millas por lo menos;

e) a babor una luz roja dispuesta de manera que se proyecte, en forma no interrumpida, en todo un arco de horizonte de 10 cuartas de la aguja, es decir, de proa a dos cuartas de popa por el través de babor. Esta luz será visible a una distancia de dos millas por lo menos;

f) las indicadas luces de costado, verde y roja, irán provistas, por el lado del buque, de pantallas que avancen, por lo menos, 0,91 metros a proa de la luz, de manera que no se vean por la amura opuesta.

En los buques de guerra de construcción especial, a bordo de los cuales no sea posible conformarse exactamente con todas las prescripciones del presente artículo, por lo que respecta a la colocación de las luces o a la distancia a la cual tienen que ser visibles, se aplicarán las presentes reglas tan exactamente como sea posible.

ARTICULO 3

Todo buque de vapor que remolque a otro buque llevará, además de las luces de costado, dos luces blancas brillantes, colocadas verticalmente a 1,83 metros, al menos, una de otra, y cuando remolque a más de un buque llevará una luz adicional, blanca y brillante, a 1,83 metros por encima o por debajo de las dos luces presentes, si la longitud del remolque, medida entre la popa del remolcador y la del último buque remolcado, pasa de 1,83 metros.

Cada una de esas luces tendrá la misma construcción y el mismo carácter que la luz blanca mencionada en el artículo 2 a), debiéndose colocar una de ellas en la misma posición que esa luz blanca y encontrándose la luz inferior a una altura de 4,57 metros por encima de la regala, cuando menos.

El buque remolcador y los buques remolcados, con excepción del último, podrán llevar, en vez de la luz prevista en el artículo 10, a popa de la chimenea o del palo de popa, una luz pequeña y blanca para que gobiernen con referencia a ella los buques remolcados; pero esa luz no será visible a proa de su través en el remolcador.

ARTICULO 4

a) un buque sin gobierno llevará de noche donde se perciban mejor, y si el buque es de vapor, en vez de las luces prescritas en el artículo 2 a) y b), dos luces rojas dispuestas verticalmente a una distancia recíproca de 1,83 metros, cuando menos, y colocadas de modo que la luz inferior no esté a menos de 4,57 metros por encima de la regala. Tendrán intensidad suficiente para que se vean a una distancia de dos millas, por lo menos, y durante el día, el propio buque llevará en una línea vertical y a 1,83 metros de distancia mínima una de otra, donde sean más visibles, dos globos o cuerpos negros de 0,61 metros de diámetro cada uno;

b) un buque dedicado a tender o a levantar un cable submarino llevará, en vez de las luces prescritas en el artículo 2 a) y b), tres luces, colocadas en una línea ver-

tical a 1,83 metros de distancia mínima recíproca, de manera que la más baja de las tres no se encuentre a menos de 4,57 metros por encima de la regala. La luz superior y la inferior serán rojas, y blanca la de en medio. Tendrán una intensidad suficiente para que puedan verse en todo el horizonte a una distancia de dos millas por lo menos. De día llevará en la misma línea vertical, a 1,83 metros de distancia, cuando menos, una de otra y situadas donde sean más visibles, tres cuerpos de 0,61 metros de diámetro mínimo cada uno, de los cuales serán esféricos y de color rojo el más alto y el más bajo, teniendo el intermedio forma biconica y color blanco;

c) los buques de que trata el presente artículo no llevarán luces de costado cuando no tengan movimiento propio, pero sí en caso contrario;

d) las luces y los cuerpos de señales de día, indicadas en el presente artículo, serán para los otros buques indicación de que el buque que las lleva no tiene gobierno, sin poder, por consiguiente, desviarse de la derrota.

Tales señales no son señales de buque en peligro que pida auxilio. Estas últimas señales están especificadas en el artículo 31.

ARTICULO 5

Todo buque de vela en marcha y todo buque remolcado, llevará las luces prescritas en el artículo 2 para un buque de vapor en marcha, exceptuando las luces blancas, mencionadas en dicho artículo, que no llevará nunca.

ARTICULO 6

Siempre que las luces de costado, verde y roja, no se puedan fijar en su sitio, como ocurre a bordo de los buques pequeños que naveguen con mal tiempo, se tendrá a mano, encendidas y listas para enseñarlas. Si se acerca el buque a otro, o ve que otro buque se aproxima, se enseñarán esas luces por el costado respectivo con tiempo suficiente para impedir el abordaje, de modo que se vean bien, que la luz verde no pueda verse desde babor, ni la roja desde estribor, y si es posible, de manera que no puedan verse más allá de dos cuartas de popa, por el través del respectivo costado.

Para facilitar y hacer más seguro el empleo de esas luces portátiles, los buques equipados estroperamente del mismo color de la luz que respectivamente contienen o irán provistos de pantallas.

ARTICULO 7

Los buques de vapor de menos de 40 toneladas de arqueo bruto y las lanchas a remo o a vela de menos de 20 toneladas de arqueo bruto, así como los botes de remo, cuando están en marcha, no estarán obligados a llevar las luces mencionadas en el artículo 2, pero si no las llevan, irán provistos de las siguientes luces:

1. Los buques de vapor de menos de 40 toneladas llevarán:

a) a proa del buque, en la chimenea o a proa de la aguja, donde sea más visible, una luz roja a 4,57 metros por encima de la regala, una horizontal y brillante, construida y fijada como se ha dicho en el artículo 2 a) y de una intensidad suficiente para que se vea desde una distancia de tres millas por lo menos;

b) luces de costado, verde y roja, construidas y fijadas como se ha indicado en el artículo 2 d) y e), con una intensidad suficiente para que se vean a una distancia de una milla, por lo menos, desde cualquier ángulo, en una línea vertical, una roja desde la proa hasta dos cuartas de popa por el través del respectivo cos-

tado. Este farol no se pondrá a menos de 0,91 metros por debajo de la luz blanca.

2. Los buques pequeños de vapor, como las embarcaciones que llevan a bordo los buques de navegación marítima, pondrán poner la luz blanca a menos de 2,74 metros por encima de la regala, pero esa luz se encontrará por encima de las luces de costado o del farol combinado mencionado en el apartado 1 b).

3. Los barcos pequeños movidos a remo o a vela, de menos de 20 toneladas, cuando no tengan luces de costado, llevarán en el sitio más visible un farol que enseñe una luz verde por un lado y una luz roja por otro, de intensidad suficiente para que se pueda ver a una distancia de una milla, cuando menos, de manera que la luz verde no pueda verse de babor ni la roja de estribor. Sin embargo, cuando no sea posible llevar el farol en posición fija, se conservará encendido, listo a mano, enseñándolo a tiempo para evitar un abordaje.

4. Las embarcaciones pequeñas de remo, cuando se muevan a remo o a vela, no estarán obligadas más que a tener a mano un farol blanco que enseñará incidentalmente con tiempo bastante para evitar un abordaje.

Los buques de que trata este artículo no están obligados a llevar las luces prescritas por el artículo 4 a) y por el artículo 11, último apartado.

ARTICULO 8

Los botes de Práctico, a vela, cuando estén en los distritos prestando servicios de practicaje, y cuando no estén fondeados, no enseñarán las luces exigidas a los demás buques. Llevarán en el calcés del palo una luz blanca visible en todo el horizonte, a una distancia de tres millas por lo menos, mostrando también una o más luces provisionales de cualquier clase *flare up light* con cortos intervalos, no mayores que diez minutos.

Si se acercan a otro buque, o si ven que otro se aproxima, tendrán encendidas las luces de costado, listas para prestar servicio, descubriéndolas y cubriéndolas a cortos intervalos, para indicar la dirección en que marchan, pero la luz verde no se verá por babor ni la roja por estribor.

Un buque de Práctico, a vela, de la categoría de los obligados a abarlocarse a un buque para poner el Práctico a bordo, podrá enseñar la luz blanca, en vez de llevarla en el calcés del palo, y en lugar de las luces prescritas de costado, tener a mano, listo para servir, un farol provisto de un vidrio verde de un lado, y de un vidrio rojo de otro, para usarlo según se dijo antes.

Un buque de vapor de Práctico, cuando se encuentre en su distrito prestando servicio de practicaje, pero no en el fondeadero, deberá llevar, además de las luces y de los *flare up lights* exigidos para todos los botes de Práctico de vela, una luz roja a 2,50 metros por debajo de la luz blanca del calcés del palo, que sea visible en todo el horizonte a una distancia de tres millas por lo menos, y tendrá también las luces de costado exigidas para los buques en marcha.

Todos los buques de Práctico que presten servicio en sus estaciones o distritos, y cuando estén fondeados, llevarán las luces y los *flare up lights* prescritos anteriormente, con excepción de las luces de costado, que no enseñarán.

Los buques de Práctico, cuando no se encuentren en sus estaciones prestando servicio de practicaje, llevarán luces semejantes a las de los otros buques de su categoría y tonelaje.

ARTICULO 9 (*)

Los buques y embarcaciones de pesca, fuera de los casos previstos en párrafos precedentes, estarán obligados a llevar y a enseñar cuando estén en marcha, las luces

reglamentarias para los buques de su tonelaje en movimiento.

a) los buques sin cubierta, (es decir, los no protegidos contra la mar por una cubierta continua) que durante la pesca de noche lleven un artificio sumergido que no se extienda a más de 45,72 metros de distancia horizontal, contada desde el buque, quedan obligados a llevar una luz blanca visible en todo el horizonte.

Los buques sin cubierta, cuando pesquen de noche con un artificio sumergido a distancia que se extienda a más de 45,72 metros, contados desde el buque y horizontalmente, llevarán una luz blanca visible en todo el horizonte, y además, cuando se acercan o vean aproximarse a un buque, enseñarán una segunda luz blanca al menos a 0,91 metros por debajo y a una distancia horizontal de 1,50 metros, por lo menos, de la primera y en la dirección en que está amarrado a bordo el artificio sumergido a distancia.

Las luces indicadas en el presente apartado tendrán una intensidad suficiente para que se vean a dos millas de distancia por lo menos.

(*) Este artículo no tiene aplicación a los buques chinos o siameses. La expresión "Mar Mediterráneo", empleada en los apartados b) y c) de este artículo, incluye el Mar Negro y los mares interiores adyacentes que comunican con él.

b) (*) los buques y embarcaciones, con excepción de los buques sin cubierta definidos en el apartado a), cuando pesquen con redes de arrastre, llevarán las luces blancas donde sean más visibles, mientras las redes estén total o parcialmente en el agua. Esas luces se colocarán a una distancia vertical recíproca de 1,80 metros, por lo menos, y de 4,50 metros cuando más, siendo la distancia horizontal entre ellas, en el sentido de la eslora del buque, de 1,50 metros por lo menos y de tres metros cuando más. La luz inferior estará en la dirección de las redes, y el conjunto de las luces se verá en todo el horizonte a tres millas por lo menos.

En el Mediterráneo y en los mares que bañan las costas del Japón y de Corea (**), los veleros de pesca de menos de 20 toneladas de arqueo bruto no estarán obligados a llevar la última de las luces prescritas (luz inferior), pero si no la llevan tendrán que enseñar en la misma posición (en la dirección de la red o del artificio) una luz blanca que se vea, cuando menos, a una milla de distancia al aproximarse otro buque.

c) Los buques y embarcaciones, con excepción de los que no tengan cubierta, según la definición contenida en el apartado a), cuando estén pescando con sus aparejos fuera y amarrados o cuando estén cobrándolos y cuando no estén fondeados o estacionados (véase el apartado b), llevarán las mismas luces que los buques pequeños con redes de arrastre. Al largar los aparejos, o cuando pesquen con aparejos a remolque, quedan obligados a llevar las luces prescritas, según el caso, a los vapores o veleros en marera.

En el Mediterráneo y en los mares que bañan las costas del Japón y de Corea(***), los veleros de menos de 20 toneladas de arqueo bruto no están obligados a llevar la última de las luces prescritas (luz inferior), pero si no la llevan enseñarán en la misma posición (en la dirección de los aparejos) una luz blanca visible, cuando menos, a una milla de distancia al aproximarse a otro buque.

(*) Los buques y embarcaciones de la Japón y Corea que pesquen con aparejos de mano (**), enseñarán las luces prescritas para los buques pequeños con redes de arrastre.

(**) Los buques y embarcaciones de la Japón y Corea que pesquen con redes de arrastre (***) enseñarán las luces prescritas para los buques pequeños con redes de arrastre.

(***) Véase la nota anterior.

d) los buques de barredera, es decir, los buques que draguen el fondo del mar con un arteficio de pesca, estarán obligados:

1. Si son de vapor, a llevar en la misma posición que la luz blanca mencionada en el artículo 2 a), un farol tricolor, dispuesto de modo que enseñe una luz blanca desde proa hasta dos cuartas de cada amura, una luz verde por estribor y una luz roja por babor, visible una y otra a partir de dos cuartas de la proa hasta dos cuartas por la popa del través. Además llevarán por debajo del farol tricolor, a 1,80 metros cuando menos, y a 3,60 metros por lo más, una luz blanca que se vea clara, visiblemente y sin interrupción por todo el horizonte.

2. Si son de vela, llevarán un farol dispuesto de modo que enseñe una luz blanca, clara, uniforme y no interrumpida por todo el horizonte. Al aproximarse a otro buque, enseñarán también, donde sea más visible, una antorcha o una llama *flare up light* durante tiempo suficiente para evitar un abordaje.

Todas las luces mencionadas en el apartado d), 1 y 2, serán visibles a dos millas cuando menos;

e) los dragadores de ostras y otros buques con redes de draga, llevarán y enseñarán las mismas luces que los buques de barredera;

f) los buques y embarcaciones de pesca, en cualquier tiempo podrán enseñar una llama *flare up*, además de las luces que el presente artículo les obliga a llevar o a enseñar. Podrán también emplear luces de trabajo (*Working Lights*).

g) todo buque o embarcación de pesca de menos de 45,72 metros de eslora llevará en el fondeadero una luz blanca, visible a dos millas, cuando menos, en todo el horizonte.

Todo buque pesquero de 45,72 metros de eslora o más enseñará en el fondeadero una luz blanca, visible, al menos, a dos millas por todo el horizonte, y enseñará, además una segunda luz, como indica el artículo 11 para los buques de esta eslora.

Si el buque, de menos de 45,72 metros de eslora o de 45,72 metros de eslora y más, está sujeto a una red o a cualquier otro arteficio de pesca, enseñará, cuando se aproxime a otro buque, una luz blanca suplementaria a 0,90 metros cuando menos por debajo de la luz de fondeadero y a una distancia horizontal de 1,50 metros, por lo menos, por fuera de esta última luz, en la dirección de la red o del arteficio de pesca;

h) si un buque o una embarcación de pesca se hace estacionario por haberse enredado sus arteficios en una roca o en otro obstáculo, izará durante el día la señal prevista por el apartado k). De noche enseñará la luz o las luces prescritas para un buque fondeado, y en tiempo de niebla, de neblina, de nieve o si hay chubascos fuertes, hará la señal de neblina de los buques fondeados (véase el apartado d) y el último apartado del artículo 15);

i) si hay niebla, neblina, nieve o fuertes chubascos, los buques pesqueros con redes de arrastra, unidos a sus redes, y los buques que funcionan con barredera, draga o con cualquier clase de redes dragantes, así como los barcos que estén pescando con aparejos, cuando su tonelaje bruto sea de 20 toneladas o más, tendrán que producir, con intervalos máximos de un minuto, un sonido de su silbato o de su sirena, si se trata de vapores, de su bocina de niebla sin son veleros, siguiendo a cada sonido un toque de campana. Los buques pesqueros y las embarcaciones de menos de 20 toneladas de arqueo bruto no están obligados a hacer las señales precedentes, pero si no las hacen, dejarán al cualquier otro buque

acústica eficaz, con intervalos que no excedan de un minuto;

k) todos los buques o embarcaciones de pesca en marcha que usen redes, aparejos o barrederas, lo indicarán durante el día izando un cesto donde sea más visible. Si están fondeados con los arteficios fuera y se aproxima otro barco, enseñarán la misma señal en el costado por donde ese barco pase.

Los buques a que hace referencia este artículo no están obligados a llevar las luces indicadas en el artículo 4, apartado a) y por el último apartado del artículo 11.

ARTICULO 10

Un buque en marcha llevará a popa una luz blanca, construida, sujeta y provista de pantallas de manera que se proyecte de manera no interrumpida en un arco de horizonte de 12 cuartas, o sea seis cuartas por cada banda, a partir de la popa. Esa luz será visible a dos millas, por lo menos, y en lo posible se colocará a la misma altura que las luces de costado.

A bordo de los pequeños, cuando no sea posible conservar esa luz en su sitio a causa del mal tiempo o por otra causa suficiente, se tendrá listo, a la mano, un farol encendido que se enseñará con tiempo suficiente para evitar un abordaje por parte de otro buque que lo alcance.

Por lo que atañe a los buques remolcadores y remolcados, sirve lo dicho en el último apartado del art. 3.

ARTICULO 11

Un buque de menos de 45,72 metros de eslora, cuando esté fondeado, llevará a proa, en el sitio más visible, pero a una altura que no exceda de 6,10 metros por encima de la regala, una luz blanca en un farol dispuesto de manera que se proyecte en todo el horizonte en forma clara, uniforme y no interrumpida a una distancia de dos millas por lo menos.

Un buque de 45,72 metros de eslora o más, cuando esté en el fondeadero, llevará a proa a 6,10 metros de altura de la regala, por lo menos, y a 12,19 metros cuando más, una luz blanca parecida a la mencionada en el precedente apartado y a popa o cerca de la popa otra luz semejante a altura conveniente para que no se encuentre a menos de 4,57 metros más baja que la luz de proa.

Entre la salida y la puesta del sol, todos los buques fondeados en un canal, o cerca de un canal, llevarán a proa, en el sitio más visible, una bola negra de 0,61 metros de diámetro.

Todo buque varado en un canal o cerca de un canal llevará de noche la luz o las luces mencionadas precedentemente, así como las dos luces rojas prescritas por el artículo 4), y de día en el sitio más visible tres bolas negras, cada una de 0,61 metros de diámetro, puestas sucesivamente una encima de otra en una misma línea vertical.

ARTICULO 12

Si lo juzga necesario para llamar la atención, todo buque podrá enseñar, además de las luces que prescriben las presentes reglas, una luz provisional de cualquier clase *flare up light* o hacer uso de cualquier señal detonante o de otra señal acústica eficaz que no pueda confundirse con ninguna de las señales indicadas para socorro o neblina.

ARTICULO 13

Las presentes reglas no dificultarán en nada la práctica de las prescripciones especiales dictadas por cualquier Gobierno en cuanto a disponer un mayor número de luces de situación o de señales a bordo de dos o más

GACETA OFICIAL

Se publica todos los días hábiles (a excepción del Sábado)

DIRECTOR **ARISTIDES A. LINARES**

OFICINA

ADMINISTRACION:

Calle 11 Oeste N.º 2.—Tel. 1664 J. Jefe de la Sección de Ingresos de
Apartado de Correos, N.º 137 la Secretaría 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

buques de guerra, así como a bordo de buques que naveguen en convoy. Tampoco dificultarán el empleo de señales de reconocimiento, adoptadas por los Armadores con autorización de sus Gobiernos respectivos y debidamente registradas y publicadas.

ARTICULO 14

Todo buque que navegue a vela y al mismo tiempo a vapor o con cualquier otro medio de propulsión mecánica, llevará de día, a proa y en el sitio más visible, un cono negro de 0,61 metros de diámetro en la base, con el vértice hacia arriba.

SEÑALES ACUSTICAS PARA NIEBLA, ETC.

ARTICULO 15

Todas las señales prescritas por el presente artículo para los buques en marcha se harán:

1. A bordo de los "buques de vapor", por medio del silbato o de la sirena.

2. A bordo de los "buques de vela" y de los buques remolcados, mediante la bocina para niebla.

Las palabras "sonido prolongado", que se emplean en este artículo, significan un sonido de cuatro a seis segundos de duración.

Todo buque de vapor deberá ir provisto de un silbato o de una sirena de sonoridad suficiente, activado por el vapor o por cualquier otro agente motor que pueda substituirlo, y colocado de manera que el sonido no quede detenido por ningún obstáculo. Irá también provisto de una bocina para niebla activada mecánicamente, así como de una campana (*) suficientemente potentes una y otra. Todo buque de vela de un arqueo bruto de 20 toneladas y más tendrá una bocina para niebla y una campana semejantes.

En tiempo de niebla, neblina, llovizna, nieve o mientras haya fuertes chubascos, tanto de día como de noche, las señales descritas en el presente artículo se emplearán como sigue:

a) todo buque de vapor en marcha producirá un sonido prolongado con intervalos de dos minutos cuando menos;

b) todo buque de vapor en viaje, pero parado y sin arrancada, producirá dos sonidos prolongados separados por un intervalo de un segundo próximamente, con intervalos que no excedan de dos minutos;

c) todo buque de vela que esté en marcha, con intervalos que no excedan de un minuto, producirá un sonido cuando viva por la amura de estribor, dos sonidos consecutivos cuando el viento sopla por la popa del través.

(*) Siempre que este Reglamento prescriba el empleo de una campana, podrá substituirse por un tambor o un gong en los buques turcos, y en los barcos pequeños para navegación marítima que utilizan esos instrumentos.

d) en todo buque fondeado se tocará la campana rítmicamente durante cinco segundos próximamente, con intervalos que no excedan de un minuto.

En los buques de eslora superior a 105,75 metros, se tocará la campana a proa del buque, y, además, a popa y con intervalos que no excedan de un minuto, se hará sonar un gong o cualquier otro instrumento cuyo sonido no pueda confundirse con el de la campana;

e) todo buque que remolque, que esté tendiendo o llevando un cable submarino o que, estando en marcha, no pueda desviarse de la derrota de otro buque que se aproxime, por no tener gobierno y no poder maniobrar como lo exige este Reglamento, deberá, en vez de las señales prescritas en los apartados a), b) y c) del presente artículo, producir con intervalos que no pasen de dos minutos tres sonidos consecutivos, a saber: un sonido prolongado seguido de dos sonidos breves.

Un buque remolcado o el último buque del convoy, cuando vaya remolcado más de uno, producirá en intervalos que no excedan de dos minutos, cuatro sonidos consecutivos, a saber: un sonido prolongado seguido de tres sonidos breves. Esta señal no es obligatoria cuando no fuera posible embarcar gente a bordo del buque remolcado.

Cuando sea posible, el buque remolcado producirá esa señal inmediatamente después de la hecha por el remolcador;

f) todo buque varado en un canal o en sus proximidades producirá la señal prescrita en el apartado d) y, además, tres toques de campana, separados y claramente perceptibles, inmediatamente antes y después de cada señal.

Los buques de vela y las embarcaciones de un tonELAJE bruto inferior a 20 toneladas no están obligados a hacer las señales precedentes, pero si no las hacen, deberán hacer otra señal acústica cualquiera, de intensidad suficiente, con intervalos que no excedan de un minuto (*).

LA VELOCIDAD DE LOS BUQUES SERA MODERADA EN TIEMPO DE NIEBLA, ETC.

ARTICULO 16

En tiempo de niebla, neblina, llovizna o nieve y mientras haya fuertes chubascos, los buques irán a velocidad moderada, teniendo debidamente en cuenta las circunstancias y condiciones existentes.

Todo buque de vapor, cuando oiga la señal de niebla de un buque cuya situación sea incierta, en una dirección que le parezca estar a proa de su través, parará su máquina, si las circunstancias del caso lo requieren, y navegará después con precaución hasta que el peligro de abordaje haya pasado.

*Reglas de gobierno y de rumbo.—Preliminares.—
Peligro de abordaje*

El peligro de abordaje, cuando las circunstancias lo consentan, podrá comprobarse por la observación a-

(*) Los buques de vapor para Práctico en los Países Bajos, cuando presten servicio de practica en su establecimiento, en tiempo de niebla, de neblina, de nieve, o mientras haya fuertes chubascos, quedan obligados a producir, con intervalos de dos minutos, cuando más, un sonido prolongado de la sirena, seguido un segundo después de un sonido prolongado del silbato de vapor, seguido a su vez con un segundo de intervalo, de un sonido prolongado de la sirena. Cuando no estén en su establecimiento, en servicio de practica, harán las mismas señales que los demás vapores.

tenta de las marcaciones, con la aguja, de un buque que se aproxima. Si la marcación no cambia de una manera apreciable, se puede inferir que el peligro existe.

ARTICULO 17

Cuando dos buques de vela se acerquen recíprocamente de manera que sea de temer un abordaje, uno de ellos se desviará de la derrota del otro de la manera siguiente:

- a) todo buque que navegue a un largo se separará de la derrota de otro que esté todo a cañir;
- b) todo buque que ciña por la anura de babor se separará de la derrota de otro que ciña por la de estribor;
- c) cuando dos buques naveguen a un largo con el viento por distintos costados, el que tenga el viento por babor se separará de la derrota del otro;
- d) cuando dos buques naveguen a un largo teniendo el viento por el mismo costado, el que esté a barlovento se apartará de la derrota del que esté a sotavento;
- e) todo buque que navegue en popa se apartará de la derrota de otro.

ARTICULO 18

Cuando dos buques que naveguen a máquina lleven rumbos directamente opuestos o casi opuestos, haciendo temer un abordaje, cada uno de ellos gobernará a estribor, con objeto de pasar por babor del otro.

Este artículo no se aplicará más que cuando dos buques se pongan la proa o casi se la pongan, siguiendo direcciones opuestas, de manera que sea de temer un abordaje, y no tendrá efecto cuando no exista el menor peligro de abordaje, caso de seguir los dos buques sus trayectorias respectivas.

El único caso previsto por este artículo es el de dos buques que se pongan la proa, o de otro modo cuando durante el día cada buque vea los palos del otro en la misma línea o casi en la misma línea que los suyos propios, y de noche, cuando cada buque pueda ver a la vez las dos luces de costado del otro.

No se aplicará cuando, durante el día, un buque vea a otro delante de él costándole la proa, ni durante la noche, cuando desde la luz roja de cada buque se vea la luz roja del otro, o cuando desde la luz verde de uno de ellos se vea la luz verde del otro, ni cuando un buque vea solamente de él una luz roja sin ver ninguna luz verde, una luz verde sin ver ninguna luz roja, ni, finalmente, cuando un buque vea a la vez una luz verde y otra roja no estando delante de él o casi delante el buque que las lleva.

ARTICULO 19

Cuando dos buques que naveguen a máquina crucen sus derrotas respectivas, haciendo temer un abordaje, el buque que vea al otro por estribor se apartará de la derrota de este último.

ARTICULO 20

Cuando dos buques, uno de vapor y otro de vela, naveguen en direcciones que permitan prever un abordaje, el de vapor se apartará de la derrota del velero.

ARTICULO 21

Cuando, según las reglas precedentes, uno de los buques cambie de rumbo, el otro conservará el suyo y mantendrá su velocidad.

Nota.—Si, como consecuencia de estar nublado el tiempo o por razones, dos buques llegan a estar de tal manera próximos uno a otro que el abordaje no pueda evitarse por la maniobra única del que debe dejar libre el paso, el otro buque, por su parte, hará la maniobra que crea más conveniente para impedirlo. (Véanse los artículos 27 y 28).

ARTICULO 22

Todo buque obligado por estas reglas a apartarse de la derrota de otro evitará el cortar la proa si las condiciones del encuentro lo permiten.

ARTICULO 23

Todo buque de vapor obligado por estas reglas a apartarse de la derrota de otro, deberá, cuando se acerque a este último, moderar convenientemente su velocidad y hasta parar o dar marcha atrás si las circunstancias lo exigen.

ARTICULO 24

Independientemente de las prescripciones de los artículos precedentes, todo buque que alcance a otro se apartará de la derrota de este último.

Todo buque que se acerque a otro viniendo de una demora de más de dos cuartas a popa del través del último, es decir, que se encuentre en una posición tal con relación al buque alcanzado, que haga imposible el ver de noche ninguna de las dos luces de costado de éste, se considerará como un buque que alcanza a otro, y ninguna alteración ulterior en la marcación entre los dos buques permitirá considerar al buque que alcance al otro como cortando la proa de este último en el sentido propio de estas reglas, sin que sea posible eximirle de la obligación de separarse de la derrota del buque alcanzado hasta que lo haya pasado competamente, adelantándose de él.

De día, un buque que alcance a otro sin poder reconocer con certeza si está a proa o a popa de la demora indicada con relación al último, deberá considerarse, si hay duda, como un buque que alcanza a otro, separándose de la derrota de este último.

ARTICULO 25

En los pasos estrechos, todo buque de vapor llevará la derecha del canal o de la línea media del paso, cuando esta prescripción sea de ejecución posible y sin peligro para él.

ARTICULO 26

Todo buque de vela en marcha se apartará de la derrota de otros veleros o embarcaciones que estén pescando con redes, aparejos o barrederas. Esta prescripción no da derecho a los barcos ocupados en una operación de pesca a obstruir un canal frecuentado por buques que no sean pesqueros.

ARTICULO 27

Al seguir las prescripciones precedentes, e interpretárlas, se tendrán en cuenta todos los peligros de navegación y de abordaje, así como las circunstancias particulares que obliguen a apartarse de estas reglas para evitar un peligro inmediato.

SEÑALES ACUSTICAS PARA LOS BUQUES QUE SE AVISTEN RECÍPROCAMENTE

ARTICULO 28

Las palabras "sonido breve", empleadas en este artículo, se refieren a un sonido de un segundo de duración próximamente.

Cuando un buque de vapor en marcha esté a la vista de otro y tenga que cambiar de rumbo, de acuerdo con la autorización o las prescripciones de este Reglamento, deberá indicar dicho cambio por las señales siguientes, hechas con silbato o sirena:

Un sonido breve para decir: "voy a estribor"; dos sonidos breves para indicar: "voy a babor"; y tres sonidos breves para decir: "marcha atrás a toda velocidad".

NINGUN BUQUE DEJARA DE TOMAR, EN NINGUN CASO, PRECAUCIONES ELEMENTALES

ARTICULO 29

Nada de lo que está prescrito en estas reglas conlleva de responsabilidad a un buque, o a su Armador, o a su Capitán, o a su tripulación, por las consecuencias de una negligencia cualquiera en las luces o señales, en el personal de vigilancia, o en cualquier precaución que aconseje la experiencia ordinaria del marino y las circunstancias especiales en que se encuentre el buque.

RESERVA RELATIVA A LAS REGLAS DE NAVEGACION EN LOS PUERTOS Y EN EL INTERIOR DE UN TERRITORIO

ARTICULO 30

Nada de esta regla deberá entorpecer la aplicación de las reglas especiales, debidamente dictadas por la autoridad local, relativamente a la navegación en una rama, un río o en una extensión de agua interior cualquiera.

SEÑALES DE SOCORRO

ARTICULO 31

Cuando un buque esté en peligro y pida socorro a otros buques o a tierra, hará uso de las siguientes señales, junta o separadamente, a saber:

Durante el día:

1. Cañonazos u otras señales explosivas, hechas con intervalos de un minuto, aproximadamente.
2. La señal de socorro del Código Internacional.
3. La señal de gran necesidad, consistente en una bandera cuadrada que lleve encima un globo o algo semejante a un globo.
4. Un sonido continuo producido por un aparato cualquiera de señales de niebla.
5. La señal internacional de socorro, radiotelegráfica, radiotelefónica o de otro sistema de señales a gran distancia.

Durante la noche:

1. Cañonazos u otras señales explosivas, hechas con intervalos de un minuto, aproximadamente.
2. Llamas en el buque, como se puedan producir encendiendo un barril de alquitrán, aceite, etc.
3. Cohetes o bombas que proyectan estrellas de colores y de todas clases, lanzando una a cada cohete o bombas a cortos intervalos.
4. Un sonido continuo producido por un aparato cualquiera de señales de niebla.
5. La señal internacional de socorro, radiotelegráfica o radiotelefónica, o de cualquier otro sistema de señales a gran distancia.

Queda prohibido el empleo de cualquiera de las señales precedentes, como no sea para indicar que un buque está en peligro, y el uso de cualquier señal susceptible de confundirse con las señales anteriores.

ACTA FINAL

de la Conferencia Internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, 1929.

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 Septentrional, de la India, de Italia, del Japón, de los Países Bajos,

Países Bajos, de Suecia y de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas,

Después de establecer, de común acuerdo, principios y disposiciones para garantizar la vida humana en la mar,

Decididos a tomar parte en una Conferencia Internacional, que por invitación del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional se ha verificado en Londres,

Han acordado a los siguientes Delegados: (Siguen los nombres).

Se nombra al Señor Vicealmirante Baronet D. Herbert Richmond, Presidente de la Conferencia y Secretario general, D. Gualterio Carter.

Para la ejecución de sus trabajos, la Conferencia constituyó las Comisiones siguientes, nombrando Presidentes a los señores que se expresan:

Comisión de construcción, señor Contraalmirante Rock.

Comisión de aparatos de salvamento, etc., Baronet Norman Hill.

Comisión de radiotelegrafía, Sr. Goss.

Comisión de seguridad de la navegación, Baronet D. Carlos Hipwood.

Comisión de certificados, Señor Comandante general Marvan.

Comisión de disposiciones generales, Baronet D. Carlos Hipwood.

Comisión de redacción, Señor Senador Rio.

En unas las reuniones sucesivas, celebradas entre el 16 de Abril y el 31 de Mayo de 1929, se redactó un Convenio, fechado en 31 de Mayo de 1929, para la seguridad de la vida humana en la mar.

I

Al firmar el Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, concluido ese día, los Plenipotenciarios infrascritos acordaron lo que sigue:

Operadores para la seguridad

Con objeto de asegurar en fecha próxima la vigencia del Convenio Internacional, haciendo obligatoria la instalación de radiotelegrafía a bordo de todos los buques de casco de 1,000 toneladas de registro bruto y más, aumentando de esa manera en general la seguridad de la vida humana en la mar, los Gobiernos contratantes se obligan a hacer toda clase de esfuerzos para conseguir, en cuanto sea posible, una modificación del Convenio Radiotelegráfico Internacional que permita fijar como mínimo las condiciones que deben satisfacer los operadores de los buques, obligados a llevar instalaciones a bordo, por lo que añade a la velocidad mínimas en el servicio:

"La transmisión escrita y la recepción auditiva correcta de grupos de clave (mezcla de letras, de cifras y de signos de puntuación) a una velocidad de diez y seis (16) grupos por minuto. Cada grupo de clave comprenderá cinco (5) caracteres, contando cada cifra o signo de puntuación por dos (2) caracteres".

Si la Conferencia Radiotelegráfica Internacional no hubiera aceptado la proposición precedente, la presente Conferencia quiere así se debe adoptar un nuevo convenio, asegurando el valor profesional en el servicio por el cual se debe contar y por las personas que posean un certificado expedido autorizadas para despachar comunicaciones públicas en los buques, o a bordo de cualquier otro establecimiento a la orden, nacional, y por el cual se debe contar. Radiotelegráfico de Washington.

II

La Conferencia toma nota de las siguientes declaraciones, hechas por las Delegaciones indicadas a continuación:

(A)

Los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran solemnemente que la firma del Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, con fecha de hoy, no significa que el Gobierno de los Estados Unidos de América reconozca un régimen o una institución firmante o adherida al presente Convenio, cuando tal régimen o institución no esté reconocida como Gobierno de su país por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Por otra parte, los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran que el tomar parte en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, firmado hoy, no implica para los Estados Unidos de América ninguna obligación contractual respecto a un país representado por un régimen o una institución que el Gobierno de los Estados Unidos no haya reconocido como Gobierno del país, hasta que este último tenga un Gobierno reconocido por los Estados Unidos de América.

(B)

La Delegación de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas declara que su Gobierno no tomó parte en el Convenio Radiotelegráfico Internacional de 1927 y, por consiguiente, no se juzga obligada por el compromiso que figura en la parte primera de esta Acta final, pero que después de ratificar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, el Gobierno de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas aplicará y dará pleno vigor a los artículos de este último Convenio y sus anejos, en que se haga referencia al precitado Convenio internacional como parte integrante del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar.

III

La Conferencia decide también hacer las recomendaciones siguientes:

REFERENTES A LA CONSTRUCCION

1. Estabilidad

La Conferencia ha examinado la necesidad y la posibilidad práctica de adoptar reglas para la estabilidad, prevaleciendo la opinión de que por el momento sólo es posible prácticamente adoptar las prescripciones generales contenidas en el artículo 8 para las pruebas de estabilidad de buques nuevos de pasaje. No obstante, la Conferencia desea llamar la atención de los Gobiernos contratantes sobre la conveniencia de que cada Administración estudie la cuestión de la estabilidad de los distintos modelos nacionales de buques y de tráfico, y de que esos Gobiernos contratantes cambien informes acerca del particular.

2. Aberturas en los mamparos y costados de los buques

La Conferencia reconoce la exactitud de las objeciones relativas a las aberturas en los costados y en los mamparos transversales, estancias principales, que se puedan abrir a veces en la mar; pero opina que todavía no ha llegado la hora de insistir en la palabra, para esas aberturas, prescripciones internacionales más severas

que las incorporadas a las reglas. No obstante, recomienda la Conferencia que los distintos Gobiernos se esfuerzen especialmente para asegurarse que en cada caso se reducirá al mínimo posible el número de aberturas, y especialmente el de portillos con bisagras del costado por debajo de la línea de suprimersión, y el de puertas situadas en la parte baja de los mamparos en el espacio de máquinas.

3. Tráficos que ofrecen peligro especial

La Conferencia, para la seguridad de la vida humana en la mar, opina que hay tráficos, como el de pasajeros entre Inglaterra y los puertos vecinos del Continente, para los que son excepcionales los peligros de la mar, a causa de las condiciones de tiempo y de tráfico, y en los cuales, por no haber transporte de mercancías, es posible realizar una subdivisión más elevada que la exigida por el Convenio. Por lo mismo, recomienda la Conferencia que los Gobiernos contratantes interesados estudien la adopción, en los buques principalmente afectos al transporte de pasajeros en esas condiciones, de un grado de subdivisión más elevado en la proporción que se juzgue razonable y prácticamente realizable.

REFERENTES A LOS APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

4. Medios de afianzamiento a las embarcaciones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda que los Gobiernos contratantes estudien la posibilidad práctica de exigir que los botes salvavidas, a bordo de los buques matriculados en sus puertos, vayan provistos de dispositivos que permitan a las personas agarrarse a ellos, cuando den la vuelta, sin aumentar los riesgos que implica el echarlos al agua.

5. Mercancías peligrosas

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, desea que se tomen cuantas medidas sean posibles para llegar a un Acuerdo internacional acerca de la definición de mercancías peligrosas, previstas en el artículo 24 del presente Convenio, y de la definición de reglas uniformes para el embalaje y estiba de tales géneros.

REFERENTE A LA RADIOTELEGRAFIA

5. Señal de alarma

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar ha aprobado el empleo del receptor automático de alarma para asegurar la escucha, y previendo que en plazo breve habrá gran número de esos receptores instalados en los buques de pasaje y en los de carga, recomienda a la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional el prescribir que "la señal de alarma, en general, deberá preceder a la de socorro".

7. Avisos de ciclones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar juzga más importante impedir los naufragios que prestar socorro una vez ocurrido un naufragio, y como cree que, en ciertos casos, el receptor automático de alarma puede utilizarse con ese objeto, recomienda encarecidamente que la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional solicite a los Gobiernos para que permitan a las estaciones costeras que se hallen bajo su jurisdicción anteceder la señal de

II

La Conferencia toma nota de las siguientes declaraciones, hechas por las Delegaciones indicadas a continuación:

(A)

Los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran solemnemente que la firma del Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, con fecha de hoy, no significa que el Gobierno de los Estados Unidos de América reconozca un régimen o una institución firmante o adherida al presente Convenio, cuando tal régimen o institución no está reconocida como Gobierno de su país por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Por otra parte, los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran que el tomar parte en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, firmado hoy, no implica para los Estados Unidos de América ninguna obligación contractual respecto a un país representado por un régimen o una institución que el Gobierno de los Estados Unidos no haya reconocido como Gobierno del país, hasta que este último tenga un Gobierno reconocido por los Estados Unidos de América.

(B)

La Delegación de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas declara que su Gobierno no tomó parte en el Convenio Radiotelegráfico Internacional de 1927 y, por consiguiente, no se juzga obligada por el compromiso que figura en la parte primera de esta Acta final, pero que después de ratificar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, el Gobierno de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas aplicará y dará pleno vigor a los artículos de este último Convenio y sus anejos, en que se haga referencia al precitado Convenio Internacional como parte integrante del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar.

III

La Conferencia decide también hacer las recomendaciones siguientes:

REFERENTES A LA CONSTRUCCION

1. Estabilidad

La Conferencia ha examinado la necesidad y la posibilidad práctica de adaptar reglas para la estabilidad, prevaleciendo la opinión de que por el momento sólo es posible prácticamente adoptar las prescripciones generales contenidas en el artículo 8 para las pruebas de estabilidad de buques nuevos de pasaje. No obstante, la Conferencia desea llamar la atención de los Gobiernos contratantes sobre la conveniencia de que cada Administración estudie la cuestión de la estabilidad de los distintos modelos nacionales de buques y de tráfico, y de que esos Gobiernos contratantes cambien informes acerca del particular.

2. Aberturas en los mamparos y costados de los buques

La Conferencia reconoce la exactitud de las objeciones relativas a las aberturas en los costados y en los mamparos transversales estancos principales, que se puedan abrir a veces en la mar; pero opina que todavía no ha llegado la hora de dictar en la práctica, para esas aberturas, prescripciones internacionales más severas

que las incorporadas a las reglas. No obstante, recomienda la Conferencia que los distintos Gobiernos se esfuerzen especialmente para asegurarse que en cada caso se reducirá al mínimo posible el número de aberturas, y especialmente el de portillos con bisagras del costado por debajo de la línea de suprimersión, y el de puertas situadas en la parte baja de los mamparos en el espacio de máquinas.

3. Tráficos que ofrecen peligro especial

La Conferencia, para la seguridad de la vida humana en la mar, opina que hay tráfico, como el de pasajeros entre Inglaterra y los puertos vecinos del Continente, para los que son excepcionales los peligros de la mar, a causa de las condiciones de tiempo y de tráfico, y en las cuales, por no haber transporte de mercancías, es posible realizar una subdivisión más elevada que la exigida por el Convenio. Por lo mismo, recomienda la Conferencia que los Gobiernos contratantes interesados estudien la adopción, en los buques principalmente afectos al transporte de pasajeros en esas condiciones, de un grado de subdivisión más elevado en la proporción que se juzgue razonable y prácticamente realizable.

REFERENTES A LOS APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

4. Medios de anclamiento a las embarcaciones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda que los Gobiernos contratantes estudien la posibilidad práctica de exigir que los botes salvavidas, a bordo de los buques matriculados en sus puertos, vayan provistos de dispositivos que permitan a las personas agarrarse a ellos, cuando den la vuelta, sin aumentar los riesgos que implica el echarlos al agua.

5. Mercancías peligrosas

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, desea que se tomen cuantas medidas sean posibles para llegar a un Acuerdo internacional acerca de la definición de mercancías peligrosas, previstas en el artículo 24 del presente Convenio, y de la definición de reglas uniformes para el embalaje y estiba de tales géneros.

REFERENTE A LA RADIOTELEGRAFIA

6. Señal de alarma

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar ha aprobado el empleo del receptor automático de alarma para asegurar la escucha, y previendo que en plazo breve habrá gran número de esos receptores instalados en los buques de pasaje y en los de carga, recomienda a la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional el prescribir que "la señal de alarma, en general, deberá preceder a la de socorro".

7. Avisos de ciclones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar juzga más importante impedir los naufragios que prestar socorro una vez ocurrido un naufragio, y como cree que, en ciertos casos, el receptor automático de alarma puede utilizarse con ese objeto, recomienda encarecidamente que la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional catorce a los Gobiernos para que permitan a las estaciones costeras que se hallen bajo su jurisdicción anteponer la señal de

alarma a las transmisiones a todos de avisos de ciclones.

8. Longitudes de onda

La Conferencia para la seguridad de la vida humana en la mar llama la atención de los Gobiernos interesados sobre la conveniencia de que las señales de socorro transmitidas con una longitud de onda de tipo A 2 puedan percibirse en una banda de frecuencia bastante ancha.

La Conferencia llama la atención de todos los Gobiernos sobre las disposiciones del artículo 5, apartado 11, del Reglamento anejo al Convenio radiotelegráfico internacional de Washington de 1927. Las transmisiones radiotelegráficas con frecuencias vecinas de la onda de socorro impedirían el funcionamiento de los receptores automáticos de alarma que utilizan la señal de alarma definida en el artículo 19, apartado 21 e), del precitado Reglamento.

Por consiguiente, la Conferencia desea acentuar la importancia que tiene, en interés de la seguridad de la vida humana en la mar, al evitar las transmisiones radiotelefónicas en las cercanías de la onda de socorro, exceptuando casos de urgencia.

REFERENTES A LA SEGURIDAD DE NAVEGACION

9. Auxilio prestado a la navegación por la radioelectricidad

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda que los Gobiernos contratantes establezcan y mantengan una organización adecuada de auxilio a la navegación por la radioelectricidad tomando todas las medidas necesarias para asegurar la eficacia y el buen funcionamiento de esa organización.

10. Señales radioléctricas y submarinas sincronizadas

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar es favorable a ampliar todo lo posible la instalación de aparatos de determinación de distancia, susceptibles de transmitir señales radioléctricas y submarinas sincronizadas, en la medida necesaria a los navegantes, para determinar sus distancias y situaciones.

11. Aparatos acústicos de sondeo

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda a los Gobiernos contratantes que estimulen el perfeccionamiento y la utilización de los aparatos acústicos de sondeo.

12. Señales de las estaciones de salvamento

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar se pronuncia por la internacionalización de las señales entre las estaciones de salvamento y los buques en peligro y, recíprocamente, entre los buques en peligro y las estaciones de salvamento.

13. Luces de faros

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar estima que los Administradores interesados, dentro de lo posible, deberían tomar medidas para reglamentar la posición y la intensidad de las luces que están en tierra, en las proximidades de las entradas de los puertos, con el fin de que éstas no se puedan confundir con las de puertos de aduana na-

val de navegación y que no perjudiquen la visibilidad de estas últimas.

14. Reglamentación relativa a los aeroplanos.—Aeroplanos

Según el Reglamento internacional de abordajes, las aeronaves amarradas están incluidas en la definición de "Buques de vapor". Por la misma están obligadas a llevar luces, a hacer señales adicionales y a maniobrar respecto a los buques y a otras aeronaves, aun cuando, en ciertos casos, no les sea posible cumplir esas obligaciones por falta de medios. Por otra parte, esas aeronaves pueden y deben tomar la iniciativa de ciertas medidas, de las cuales son responsables, para evitar abordajes con buques y con otras aeronaves amarradas. Resulta necesario, en consecuencia, definir sus derechos y obligaciones cuando estén amarradas.

Con objeto de hacer posible un Acuerdo internacional correspondiente a las prescripciones del Reglamento internacional de abordaje, aplicables a los buques y a las aeronaves amarradas en alta mar y en las aguas adyacentes accesibles a los buques de navegación marítima, la Conferencia recomienda, en interés de la seguridad en la mar, que la cuestión se estudie por las autoridades competentes de las naciones interesadas y que esas autoridades combinen sus impresiones y se esfuerzen en realizar un Acuerdo internacional. La Conferencia encarga al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional, que tome todas las medidas necesarias al efecto.

REFERENTE A LOS CERTIFICADOS

15. Aceptación de las disposiciones reglamentarias del Convenio

Reconociendo la importancia de aplicar las disposiciones vigentes del Convenio en una fecha tan próxima como sea posible, se recomienda que los Estados contratantes tomen todas las medidas útiles para asegurar en el tráfico internacional, el reconocimiento de los buques que están conformes con las disposiciones reglamentarias del Convenio, a partir de la fecha de la firma de esta Acta.

En fe de lo cual, los infrascriptos han firmado la presente Acta.

Hecha en Londres el treinta y uno de Mayo de mil novecientos veintinueve en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional, y expedirá copias auténticas a todos los Gobiernos signatarios.

(Siguen las firmas).

RATIFICACIONES Y ADHESIONES

Del presente Convenio hasta el 16 de Noviembre de 1932

El presente Convenio ha sido debidamente ratificado por Su Excelencia el Sr. Presidente de la República y el Instrumento de Ratificación fué depositado en Londres el 22 de Junio de 1932.

También ha sido ratificado por los países siguientes, en las fechas que se señalan:

Argentina	1 de Octubre de 1932
Canada	1 de Octubre de 1932
Uruguay	3 de Junio de 1932
Estados Unidos	1 de Octubre de 1932
Francia	1 de Octubre de 1932
Italia	1 de Octubre de 1932
Países Bajos	1 de Octubre de 1932
Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional	1 de Octubre de 1932
Reino de Italia	30 de Octubre de 1932
Reino de España	1 de Octubre de 1932