

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: LEY

Número: 7

Referencia:

Año: 1937

Fecha(dd-mm-aaaa): 20-01-1937

Título: SE APRUEBA LA CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA SUSCRITA EN LONDRES EL 5 DE JULIO DE 1930 A LA CUAL SE ADHIRIO NUESTRA REPUBLICA REPUBLICA EL 10 DE JULIO DE 1930.

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL

Gaceta Oficial: 07495

Publicada el: 09-03-1937

Rama del Derecho: DER. INTERNACIONAL PÚBLICO, DER. AERONÁUTICO Y DEL ESPACIO

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

Páginas: 15

Tamaño en Mb: 2.209

Rollo: 86

Posición: 1426

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

ANO XXXIV

Panamá, República de Panamá, Martes 9 de Marzo de 1937

NUMERO 7405

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Decreto 19, de 29 de Enero, por la cual se aprueba la Convención Internacional sobre Líneas de Carga suscrita en Londres el 4 de Julio de 1930, a la cual Convención se adhirió nuestra República el día 18 de Julio de 1930, a la cual van adjuntos sus importantes anexos.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

SECRETARIA DE GOBIERNO Y JUSTICIA

Resolución 41, de 4 de Marzo, por la cual se devuelve un expediente a la oficina de origen.

Resolución 43, de 4 de Marzo, por la cual se devuelven unos expedientes a su oficina de origen.

Resolución 45, de 4 de Marzo, por la cual son devueltos unos expedientes a su oficina de origen.

Resolución 47, de 4 de Marzo, por la cual se ordena al Fiscal del Circuito de Panamá, que solicite el Decreto de expropiación de una finca.

Resolución 17, de 4 de Marzo, por la cual se concede permiso a Francisco Amay y Cia., de esta plaza, para que importe municiones.

Resolución 18, de 4 de Marzo, por la cual se concede permiso a Isaac Brandon and Bros., para que importe armas.

Resolución 19, de 4 de Marzo, por la cual se concede a Fat y Cia., el permiso solicitado para importar municiones.

Resolución 21, de 4 de Marzo, por la cual se concede permiso a Esteban García, para que importe armas municiones.

Resolución 22, de 4 de Marzo, por la cual se concede a Honorio Martínez Garrido, comerciante de Colón, permiso para importar armas municiones.

Resolución 23, de 4 de Marzo, por la cual se concede permiso a Wong Chan y Cia., para que importe armas municiones.

Resolución 24, de 4 de Marzo, por la cual se concede a Cheng Tan y Cia., permiso para importar armas municiones.

SECCION SEGUNDA

Resolución 38, de 5 de Marzo, por la cual se concede libertad condicional al reo Juan de Gracia.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Decreto 25, de 4 de Marzo, por el cual se hace un nombramiento en el Cuerpo Consular.

Decreto 27, de 4 de Marzo, por el cual se acredita una Misión Especial ante el Gobierno de la Gran Bretaña.

SECRETARIA DE HACIENDA Y TESORO

Decreto 29, de 4 de Marzo, por el cual se nombra a José de los Reyes Cañizales, Inspector de Faros, al servicio de la Administración General de la Renta de Licores.

Decreto 30, de 4 de Marzo, por el cual se dicta una medida reglamentaria.

Decreto 31, de 5 de Marzo, por el cual se nombra a Luis Rodríguez L., Guardián del Depósito de Inflamables, en reemplazo de Camilo Consuegra, quien ha renunciado el cargo.

SECCION SEGUNDA

Resolución 47, de 5 de Marzo, por la cual se acepta renuncia que del cargo de Guardián del Depósito de Inflamables, ha presentado el señor Camilo Consuegra.

Resolución 48, de 5 de Marzo, por la cual se concede vacaciones a José M. Watson, Cabo del Resguardo Nacional de Puerto Armazones.

SECRETARIA DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS

Solicitud de 5 de Marzo, por la cual se solicita el registro de la marca de fábrica, "Aero", a favor de la firma "Lindo y Maduro", de esta plaza.

Solicitud de 5 de Marzo, por la cual se solicita Patente de Invención, a favor de la "Ethyl Gasoline Corporation".

Relación de las facturas Consulares visadas en la Oficina del Avalador Oficial de Panamá.

Movimiento de la Oficina del Registro de la Propiedad.

Movimiento de las Notarías.

Avisos y Edictos.

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Es sancionada la Ley 7ª de 1937

(Conclusión)

Franco-bordos mínimos

REGLA LXII.

Franco-bordo para verano

El franco-bordo mínimo para verano es el obtenido de la tabla de franco-bordo después de efectuar las correcciones debidas a las diferencias existentes con los valores tipo o normales y después de la deducción por las superestructuras.

El franco-bordo en agua salada, medido a partir de la intersección de la superficie alta de la cubierta de franco-bordo con la superficie externa del costado, no será inferior a 51 milímetros.

REGLA LXIII.

Franco-bordo tropical

El franco-bordo mínimo en la zona tropical, es el franco-bordo que resulta deduciendo del franco-bordo de

verano — del calado en verano, medido desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

El franco-bordo en agua salada, medido desde la intersección de la superficie alta de la cubierta de franco-bordo con la superficie externa del fono del costado no será inferior a 51 milímetros.

REGLA LXIV.

Franco-bordo para invierno

El franco-bordo mínimo para invierno es el franco-bordo que se obtiene añadiendo al franco-bordo de verano

— del calado en verano, medido desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

REGLA LXV.

Franco-bordo para invierno en el Atlántico Norte

El franco-bordo mínimo para los buques cuya eslora sea igual o menor que 100,58 metros, y que realicen durante los meses de invierno travesías en el Atlántico del Norte, al Norte del paralelo 30° N., es igual al franco-bordo de eslora superior a 100,58 metros, es igual al franco-bordo de invierno.

REGLA LXVI.

Franco-bordo para agua dulce

El franco-bordo mínimo para agua dulce, de densidad igual a la unidad, es el franco-bordo que resulta de restar al franco-bordo mínimo para agua salada el valor de Δ centímetros, siendo Δ el desplazamiento en agua

de T

salada con la flotación en carga para verano, expresado en toneladas métricas, y T en toneladas métricas por centímetro de inmersión en agua salada, con la flotación en carga para verano.

Quando el desplazamiento con la línea de carga para verano no pueda ser acreditado, la reducción será de 1/48 del calado para verano, medido desde la parte superior de la quilla hasta el centro del disco.

REGLA LXVII.

Tabla de franco-bordo para los vapores

Valores básicos del franco-bordo mínimo para verano en los vapores de las características tipo definidas en el Reglamento.

E	Franco-bordo	E	Franco-bordo	E	Franco-bordo	E	Franco-bordo
Metros	Milímetros	Metros	Milímetros	Metros	Milímetros	Metros	Milímetros
24,38	203	76,20	820	128,02	1976	179,83	3226
27,43	229	79,25	874	131,06	2055	182,88	3289
30,48	254	82,30	927	134,11	2134	185,93	3353
33,53	279	85,34	983	137,16	2212	188,98	3414
36,58	305	88,39	1041	140,21	2291	192,02	3475
39,62	330	91,44	1102	143,26	2370	195,07	3533
42,67	361	94,49	1166	146,30	2446	198,12	3592
45,72	394	97,54	1229	149,35	2522	201,17	3650
48,77	429	100,58	1295	152,40	2598	204,22	3706
51,82	465	103,63	1364	155,45	2672	207,26	3762
54,86	503	106,68	1435	158,50	2746	210,31	3815
57,91	544	109,73	1509	161,54	2817	213,36	3868
60,96	587	112,78	1585	164,59	2888	216,41	3922
64,01	630	115,82	1661	167,64	2957	219,46	3973
67,06	676	118,87	1737	170,69	3025	222,50	4026
70,10	724	121,92	1816	173,74	3094	225,55	4077
73,15	770	124,97	1895	176,78	3160	228,60	4127

(I) El franco-bordo mínimo para los buques de cubierta corrida se obtiene aumentando el franco-bordo dado por la tabla anterior, a razón de 38 milímetros por cada 30,50 metros de eslora.

(II) El franco-bordo correspondiente a valores intermedios de la eslora se obtiene por interpolación.

(III) Cuando P sea mayor que 0,68, el franco-bordo se multiplicará por el factor $\frac{P+0,68}{1,36}$.

(IV) Cuando P sea mayor que $\frac{E}{15'}$, se aumentará el franco-bordo en la cantidad de $\frac{8,33 E}{3,96} \left(\frac{E}{P - \frac{E}{15}} \right)$ milímetros, cuando la eslora sea inferior a 118,90 metros, y en $250 \left(\frac{E}{P - \frac{E}{15}} \right)$ cuando la eslora sea igual o superior a 118,90 metros.

En el caso de tener el buque una superestructura cerrada hacia el medio de su eslora, que comprenda $\frac{6}{10}$ de E o más, o un tronco completo, o una serie de superestructuras parciales intactas y troncos o cofres que se extiendan de proa a popa, si P es menor que $\frac{E}{15'}$ se reducirá el franco-bordo en la cantidad precedente.

Quando la altura de las superestructuras o del tronco sea menor que la reglamentaria, la disminución estará

en la relación de la altura real a la altura reglamentaria.

(V) Cuando el puntal de construcción en el centro del buque, medido hasta la superficie de la cubierta franco-bordo, sea mayor o menor que P, la diferencia entre los puntales (en milímetros) se añadirá o restará al franco-bordo, respectivamente.

CUARTA PARTE

Líneas de carga para veleros

REGLA LXVIII.

Líneas empleadas juntamente con el disco

La línea de franco-bordo para invierno y la línea de franco-bordo tropical no se marcarán en los veleros de franco-bordo mínimo en agua salada, que determinan la flotación en carga hasta la que pueden cargarse los veleros en invierno y en la zona tropical, correspondiente al centro del disco.

REGLA LXIX.

Condiciones para la asignación de las líneas de carga

Las condiciones para la asignación de las líneas de carga, son las contenidas en la segunda parte de este Reglamento.

REGLA LXX.

Cálculo de franco-bordo

Se calculan los franco-bordos en los veleros por la tabla de franco-bordo para los veleros del mismo modo que los franco-bordos de los vapores se calculan por la tabla de franco-bordos para los vapores, si bien se tendrá en cuenta lo siguiente:

REGLA LXXI.

Puntal para el franco-bordo (P)

En los veleros que tengan una elevación de varengas superior a 125 milímetros por metro, la distancia vertical medida desde la parte superior de la quilla (Regla XXXIV) se rebajará en la semi-diferencia entre la elevación total de varengas en un punto situado en la mitad de la manga del buque y la elevación total correspondiente a una inclinación de 125 milímetros por metro. La máxima rebaja que podrá efectuarse no será mayor que la que corresponde a una elevación de varengas de 208 milímetros por metro de la mitad de la manga del buque.

Quando las formas de la parte inferior de la cubierta maestra sean ahuecadas o cuando existan planchas gruesas de aparadura, se medirá el puntal desde el punto en que la prolongación hacia dentro del buque, de la tangente a la parte plana del fondo, corta al costado de la quilla.

El puntal empleado con la tabla de franco-bordo será menor que $\frac{E}{12}$.

REGLA LXXII.

Coeficiente de abanico (C)

El coeficiente empleado con la tabla de franco-bordo no será menor que 0,62 ni excederá de 0,72.

REGLA LXXIII.

Superestructuras en los buques de madera.

En los buques de madera, la construcción y los medidos

de cierre de las superestructuras que determinen reducciones del franco-bordo, se realizarán a satisfacción de la autoridad encargada de la asignación de franco-bordos.

REGLA LXXIV.

Reducción por superestructuras

Cuando la longitud efectiva de las superestructuras sea igual a E, la reducción que se hará en el franco-bordo será de 76 milímetros para los buques cuya eslora sea de 24,40 metros, y de 711 milímetros para los buques cuya eslora sea igual o mayor que 100,58 metros. Para los valores intermedios, la reducción que haya de efectuarse se obtendrá por interpolación. Cuando la longitud efectiva total de las superestructuras sea inferior a E, la reducción será el tanto por ciento que fija la tabla siguiente:

TIPO DE Superestructuras	LONGITUD EFECTIVA DE LAS SUPERESTRUCTURAS (S)										Línea	
	0	0,1E	0,2E	0,3E	0,4E	0,5E	0,6E	0,7E	0,8E	0,9E		E
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	
Todos los tipos sin puente	0	7	13	17	23,5	30	47,5	70	80	90	100	A
Todos los tipos con puente(*)	0	7	14,7	22	32	42	56	70	80	90	100	B

(*) Cuando la longitud del puente es menor que 0,2 E, los tantos por ciento se obtienen por interpolación entre las líneas B y A. Los tantos por ciento de reducción que correspondan a longitudes intermedias de superestructuras se hallarán por interpolación.

REGLA LXXV.

Franco-bordos mínimos

No se exige ningún aumento de franco-bordo para invierno y no se permite ninguna disminución para la zona tropical.

Para los viajes que se realicen en el Atlántico Norte, al Norte del paralelo de latitud 36° N., durante los meses de invierno, se aumentará el franco-bordo en 76 milímetros.

En los cálculos de franco-bordo para agua dulce en un buque de madera, el calado se medirá desde el borde inferior del alefrez de la quilla hasta el centro del disco.

REGLA LXXVI.

Tablas de franco-bordos para veleros

Franco-bordos mínimos de verano, de invierno y tropicales, para los veleros de hierro o acero con cubierta corrida, de acuerdo con los tipos definidos en este Reglamento.

F	Franco-bordo	E	Franco-bordo	E	Franco-bordo	E	Franco-bordo
24,384	234	42,67	541	60,96	899	82,30	1359
27,430	279	45,72	597	64,01	963	85,34	1430
30,448	328	48,77	655	67,06	1026	88,39	1501
33,538	378	51,82	716	70,10	1090	91,44	1572
36,584	432	54,86	777	73,15	1156	94,49	1643
39,622	485	57,91	838	76,20	1222	97,54	1717
				79,25	1290	100,58	1790

(I) Los franco-bordos para los valores intermedios de la eslora se obtendrán por interpolación.

(II) Cuando P sea superior a 0,62, el franco-bordo $P + 0,62$ se multiplicará por el factor

$$\frac{1,24}{E}$$

(III) Cuando P es mayor que $\frac{E}{12}$, el franco-bordo se

aumentará en la cantidad de $8,33 \left(P - \frac{E}{12} \right) \times \left(10 + \frac{E}{7,62} \right)$ milímetros.

(IV) Cuando el puntal efectivo medido hasta la superficie de la cubierta de franco-bordo en el centro del buque sea superior o inferior a P, la diferencia entre los puntales (en milímetros) se añadirá o se restará del franco-bordo.

REGLA LXXVII.

Franco-bordo para los veleros de madera

El franco-bordo para un velero de madera es igual al franco-bordo que, una vez hechos todos los cálculos, le correspondería si fuese de hierro o acero, aumentado en aquellas cantidades que la autoridad encargada de la asignación de franco-bordos pueda fijar, teniendo en cuenta la clase, la construcción, la edad y el estado del buque. Los barcos de madera de construcción primitiva, como faluchos, juncos, etc., se considerarán por la Administración de conformidad con las reglas para los veleros en cuanto sea posible y razonable.

QUINTA PARTE.

Líneas de carga para los vapores con cubierta de madera Definiciones

Cubierta de madera.—La expresión "cubierta de madera" significa un cargamento de madera que es transportado sobre una parte descubierta de la cubierta de franco-bordo o de la cubierta de superestructuras. Esta definición no comprende a los cargamentos de pulpa de madera o similares.

Línea de carga para los buques con cubierta de madera.—La línea de carga para los buques con cubierta de madera, es una línea de carga especial que se utilizará solamente cuando el buque lleve cubierta de madera, de acuerdo con las condiciones y reglas siguientes:

REGLA LXXVIII.

Marcas en los costados del buque

Líneas de carga para los buques con cubierta de madera Las líneas que representan las líneas máximas de carga para los buques con cubierta de madera en las diferentes circunstancias y para las diversas estaciones, son líneas horizontales de 256 milímetros de longitud y 25 milímetros de espesor, dispuestas perpendicularmente a una línea vertical trazada 540 milímetros a popa del centro del disco, que serán marcadas y comprobadas en las mismas condiciones que las líneas de carga ordinarias. (Véanse las reglas V a VIII).

La línea de carga para verano en los buques con cubierta de madera se halla representada por la arista superior de una línea señalada por M V.

La línea de carga para invierno en los buques con cubierta de madera está indicada por la arista superior de una línea señalada por M I.

La línea de carga para invierno en el Atlántico Norte de los buques con cubierta de madera está representada por la arista superior de una línea marcada por M A N I.

La línea de carga tropical en los buques con cubierta de madera se halla indicada por la arista superior de una línea señalada por M T.

La línea de carga para verano en agua dulce en los buques con cubierta de madera está fijada por la arista superior de una línea marcada M D. La diferencia entre la línea de carga para verano en agua dulce y la línea de carga para verano en los buques con cubierta de madera, es la corrección que deberá efectuarse a las demás líneas de carga de los buques con cubierta de madera cuando éstos naveguen en agua dulce (*).

La línea de carga tropical en agua dulce para los buques con cubierta de madera se encuentra señalada por la arista superior de una línea designada por M T D.

Condiciones suplementarias de asignación y reglas que permiten el aumento de calado

REGLA LXXIX

Construcción del buque

La estructura del buque tendrá la suficiente resistencia, contando con el aumento de calado y el peso del cargamento sobre cubierta.

REGLA LXXX.

Superestructuras

El buque tendrá un castillo cuya altura sea, por lo menos, la reglamentaria y cuya longitud mínima sea el 7 por 100 de la eslora del buque. Habrá, además, una toldilla o una chupeta provista de un tambucho sólido de acero o de una caseta situada a popa.

REGLA LXXXI.

Guardacalores de máquinas

Los guardacalores de las máquinas sobre la cubierta de franco-bordo estarán protegidos por una superestructura cuya altura mínima sea la reglamentaria, a no ser que tengan aquéllos resistencia y altura suficiente para permitir el acondicionamiento de la carga de madera a lo largo de ellos.

REGLA LXXXII.

Tanques de lastre de doble fondo

Los tanques de lastre situados hacia la mitad de la eslora del buque, en el centro, tendrán un compartimentado longitudinal apropiado.

REGLA LXXXIII

Amuradas

El buque estará provisto de amuradas fijas, de una altura mínima de 930 milímetros, especialmente reforzadas en la parte superior y consolidadas por sólidos tirantes, sujetos a cubierta en el sentido de los baos y con las portas de desagüe necesarios, o de cañales o antepechos convenientes, de igual altura que la indicada precedentemente para las amuradas y de construcción bien sólida.

(*) Cuando los buques de navegación cubiertas o con cubiertas de madera se hallen en aguas de agua dulce, el aumento del buque en la cubierta de madera será el mismo que el que se halla en la cubierta de madera en el mar.

REGLA LXXXIV.

Aberturas en cubiertas tapadas por el cargamento de madera

Las aberturas de los espacios situados por debajo de la cubierta de franco-bordo se hallarán bien cerradas y colocadas las latas. Todas las instalaciones accesorias, como los baos de escotilla, galeotas y tapas móviles, estarán en su sitio correspondiente. Cuando haya que ventilar las bodegas, quedarán protegidos eficazmente los ventiladores.

REGLA LXXXV.

Estiba

Los pozos sobre la cubierta de franco-bordo irán repletos de madera, estibada del modo más compacto posible y procurando alcanzar, por lo menos, el nivel de la altura reglamentaria de un puente. En un buque que se halle en invierno en una zona periódica de invierno, la altura del cargamento en cubierta sobre la cubierta de franco-bordo no será mayor que la tercera parte de la manga máxima del buque.

Toda cubierta de madera se estibará de un modo compacto, fricándola y asegurándola bien. No estorbará en nada ni a la navegación, ni a la maniobra del buque, así como tampoco comprometerá la conservación durante todo el viaje, de un margen suficiente de estabilidad, teniendo en cuenta las variaciones en el peso, que puede aumentar debido, por ejemplo, a la mojadura de la carga, y disminuir por causas tales como el consumo del combustible y de las provisiones.

REGLA LXXXVI.

Protección de la tripulación, acceso a la cámara de máquinas, etc.

Se podrá llegar en cualquier momento a los alojamientos de la tripulación, a la cámara de máquinas y a los demás lugares que sea necesario utilizar para la maniobra, por un medio de acceso seguro y satisfactorio. En los sitios que conduzcan a tales lugares, la cubierta se estibará de manera que las aberturas de paso puedan cerrarse convenientemente y afianzarse impidiendo la entrada del agua. Se dispondrán a ambos lados del cargamento medios de protección eficaces para la tripulación, en forma de barandillas o resguardos que se eleven sobre el cargamento 1,22 metros, por lo menos, y espaciados verticalmente lo más 30 centímetros unos de otros. La parte superior del cargamento se nivelará suficientemente para que pueda servir de paso.

REGLA LXXXVII.

Disposiciones referentes al aparato de gobierno

La instalación utilizada para el gobierno estará convenientemente protegida contra las averías que pudiera ocasionarle la cubierta, y ser accesible en la mayor posibilidad. Se tomarán precauciones para poder gobernar en el caso de averiarse los aparatos principales.

REGLA LXXXVIII.

Pies derechos

Cuando la naturaleza de la madera exija la instalación de pies derechos, podrán ser éstos de madera o metálicos y siempre de resistencia adecuada. Su separación entre sí dependerá de la longitud y clase de la madera transportada, pero no será mayor de 3,65 metros. Para resguardar los pies derechos se colocarán angulares o zapatas metálicas, convenientemente sujetos al trancañil, u otras disposiciones de eficacia.

REGLA LXXXIX.

Trincas

La cubertada estará bien sujeta en toda su longitud por trincas transversales, independientes unas de otras, cuya separación no exceda de 3,05 metros.

Los puntos de amarre de las trincas estarán remachados a las planchas de la cinta y espaciados entre sí 3,05 metros todo lo más. La distancia comprendida entre un mamparo frontal de superestructura y el primer punto de amarre próximo no excederá de 1,98 metros. Podrán fijarse al trancanil puntos de amarre adicionales.

Las trincas transversales se hallarán en buen estado y consistirán en cadenas de eslabones estrechos de 19 milímetros, por lo menos, o en cable de alambre de acero flexible de resistencia equivalente, debiendo estar provistas de ganchos de escape y tensores de roscas, manejables en cualquier momento.

Las trincas de alambre de acero llevarán un extremo de cadena de mallas largas y poca longitud, que permita el ajuste de la trinca.

Cuando la longitud de las piezas de madera sea menor que 3,66 metros, podrá reducirse proporcionalmente la separación de las trincas o adoptarse otras disposiciones convenientes.

Las dimensiones de las trincas de cadena podrán reducirse cuando la distancia entre ellas sea igual o menor que 1,52 metros, no debiendo emplearse, sin embargo, cadena de menos de 12,7 milímetros, ni cable de acero de menor resistencia que la de la cadena de 12,7 milímetros.

Todas las instalaciones requeridas para fijar las trincas tendrán resistencia apropiada a la de dichas trincas.

Los pies derechos colocados sobre las cubiertas de superestructuras estarán distanciados 3,05 metros y se asegurarán transversalmente por trincas transversales de resistencia ampliamente suficiente.

REGLA XC.

Pianos

Los planos que contengan las disposiciones e instalaciones para la estiba y sujeción de las cubertadas, de acuerdo con estas reglas, serán presentadas a la autoridad encargada de asignar los franco-bordos.

Franco-bordo.

REGLA XCI.

Cálculo del franco-bordo

Cuando la autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos haya comprobado que el buque está convenientemente dispuesto y que su acondicionamiento e instalaciones cumplen, por lo menos de manera equivalente, las exigencias antes expuestas para el transporte de madera sobre cubierta, los franco-bordos de verano, determinados de conformidad con las reglas ordinarias y las tablas de la tercera parte, podrán ser corregidos con el fin de obtener los franco-bordos especiales para la madera, reemplazando los tantos por cientos que figuran en la regla LIII por los consignados en la tabla siguiente:

Eslera total efectiva de superestructuras

Franco-bordo de los tipos	%									
	0	0,125	0,25	0,375	0,5	0,625	0,75	0,875	0,95	1
20	30,75	41,50	52,25	63,00	69,25	75,50	81,75	87,50	93,75	100

El franco-bordo de invierno para los buques que transporten madera sobre cubierta, se obtiene añadiendo al franco-bordo de verano 1/30 del calado correspondiente, contado desde la parte superior de la quilla.

El franco-bordo de invierno para el transporte de madera en el Atlántico Norte, es el prescrito en la regla LXV para los de invierno en el Atlántico Norte.

El franco-bordo tropical para el transporte de madera se obtiene deduciendo del franco-bordo de verano para el transporte de madera.

1
— del calado correspondiente, contado desde la parte superior de la quilla.

SEXTA PARTE

Líneas de curva para buques-tanques

Definición

Buque-tanque.—La expresión "buque-tanque" se aplica a cualquier vapor construido especialmente para el transporte de cargamento líquidos sin envase.

REGLA XCII.

Marcas en los costados de los buques

Las marcas en los costados son las indicadas en el croquis de la regla IV.

Condiciones suplementarias de asignación que permiten el aumento del calado

REGLA XCIII.

Construcción del buque

La construcción del buque-tanque tendrá la suficiente resistencia para el aumento de calado correspondiente al franco-bordo que se asigne.

REGLA XCIV.

Castillo

El buque tendrá un castillo, cuya longitud no sea inferior al 7 por 100 de la eslora de agud y una altura, por lo menos, igual a la altura reglamentaria.

REGLA XCV.

Guardacalores de máquinas

Las aberturas de los guardacalores de máquinas en la cubierta de franco-bordo estarán provistas de puertas de acero. Los guardacalores deberán hallarse protegidos por una toldilla o un puente cerrados cuya altura sea, por lo menos, la altura reglamentaria, o por un tambucho de igual altura y resistencia equivalente. Los mamparos extremos de dichas superestructuras tendrán los escantillones exigidos para los mamparos frontales del puente. Todas las entradas en las estructuras sobre la cubierta de franco-bordo, estarán provistas de cierres eficaces, y los umbrales tendrán una altura mínima de 457 milímetros sobre cubierta. Las partes expuestas de los guardacalores de máquinas sobre la cubierta de superestructuras, serán de construcción sólida y todas las aberturas, que tendrán cierres de acero, sujetos de manera permanente a los guardacalores; susceptibles de cerrarse y afianzarse desde dentro y desde fuera; los umbrales de dichas aberturas se alzaran 280 milímetros por lo menos, sobre cubierta. Las escotillas de las cámaras de calderas se elevarán lo más posible razonablemente, por encima de la cubierta de superestructuras y

tendrán tapas resistentes de acero, sujetas permanentemente en su emplazamiento.

REGLA XCVI.

Pasarela

Se instalará de proa a popa, al nivel de la cubierta de superestructuras y entre la toldilla y el puente, o entre el puente y el castillo cuando la tripulación se encuentre alojada a proa del buque, una pasarela o puente de paso permanente, de construcción eficaz, y de suficiente resistencia dada su expuesta situación. En lugar de esta pasarela podrá habilitarse cualquier otro medio de acceso equivalente, tal como pasillos por debajo de cubierta.

REGLA XCVII.

Protección de la tripulación, acceso a la cámara de máquinas, etc.

Para pasar del nivel de la pasarela a los alojamientos de la tripulación, a la cámara de máquinas y a los lugares del buque que hayan de utilizarse necesariamente para la maniobra de éste, existirá un medio de acceso seguro y satisfactorio que permita el paso en todo momento. No es aplicable esta regla a las cámaras de bombas en las que se penetra desde la cubierta de franco-bordo, cuando estén dotadas de medios de cierre de la clase I.

REGLA XCVIII.

Escotillas

Todas las escotillas de la cubierta de franco-bordo o de la cubierta de las cámaras de expansión, estarán cerradas por tapas de acero sólidas y estancas cerradas.

REGLA XCIX.

Ventiladores

Los ventiladores destinados a espacios situados debajo de la cubierta de franco-bordo tendrán la resistencia suficiente o se hallarán protegidos por superestructuras u otros medios de eficacia equivalente.

REGLA C.

Disposiciones para la evacuación del agua

Los buques que tengan amuradas llevarán cañales abiertos u otra disposición eficaz para la salida de las aguas, por lo menos en la mitad de la longitud de la parte expuesta de cubierta. El borde superior de la cinta se hallará lo más bajo posible, siendo preferible que no sobresalga de la parte alta del angular del trancañil.

Cuando las superestructuras estén unidas por troncos o cojines, se instalarán cañales o barandillas abiertos en toda la longitud de las partes expuestas en la cubierta de franco-bordo.

REGLA CI.

Planos

Se someterán a la aprobación de la autoridad encargada de la inspección de franco-bordos los planos que contengan las instalaciones y disposiciones.

Franco-bordos

REGLA CII.

Calado del franco-bordo

Cuando la autoridad habilitada para la asignación de franco-bordos considere que los buques no repáranos serán cumplidos, el transcurso de verano podrá aplicarse

larse por la tabla de franco-bordo para buques tanques, debiendo hacerse todas las correcciones con arreglo a la tercera parte del Reglamento, excepto las relativas a los vapores de cubierta corrida, a las superestructuras aisladas, al exceso de arrufo y a los viajes en invierno por el Atlántico Norte.

REGLA CIII.

Reducción por superestructuras separadas

Cuando la longitud total efectiva de las superestructuras sea menor que E, la reducción será un tanto por ciento de la prevista para una longitud de superestructura igual a E y se obtendrá por la tabla siguiente:

Eslera total efectiva de las superestructuras

Número de viajes por los Alpes	0	0.1E	0.2E	0.3E	0.4E	0.5E	0.6E	0.7E	0.8E	0.9E	E
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0	1	11	21	31	41	50	59	68	76.3	84.7	100

REGLA CIV.

Reducción por exceso de arrufo

Cuando el arrufo sea mayor que el reglamentario, la corrección por el exceso de arrufo (véase la regla LVII de la tercera parte, "Líneas de Carga para los vapores"), se deduce del franco-bordo para todos los buques-tanques. La regla LIX de la tercera parte no se aplica; pero la deducción máxima por exceso de arrufo será de 38 milímetros para una eslora de 30.5 metros, y aumentará en 38 milímetros por cada 30.5 metros que aumente la eslora del buque.

REGLA CV.

Franco-bordo para invierno en el Atlántico Norte

El franco-bordo mínimo para los viajes por el Atlántico Septentrional, al Norte del paralelo de latitud 36° N., durante los meses de invierno, es igual al franco-bordo de invierno, con el aumento de 25.4 milímetros por cada 30.5 metros de eslora en el buque.

REGLA CVI.

Tabla de franco-bordos para los buques-tanques

E	Franco-bordo	
	Metros	Milímetros
57.91	546	121.32
60.97	587	124.97
64.01	627	128.62
67.06	668	132.26
70.10	711	135.91
73.15	754	139.56
76.20	800	143.21
79.25	846	146.86
82.30	894	150.51
85.34	942	154.16
88.39	993	157.81
91.44	1044	161.46
94.49	1096	165.11
97.54	1148	168.76
100.58	1200	172.41
103.63	1250	176.06
106.68	1305	179.71
109.73	1360	183.36
112.78	1415	187.01
115.82	1470	190.66
118.87	1520	194.31

Cuando la eslora del buque exceda de 182,88 metros, resolverá el caso la Administración correspondiente.

ANEXO II

Límites de las zonas y de las regiones periódicas (1) Conos

El límite Sur de la zona periódica de invierno septentrional, está constituida por una línea trazada a lo largo del paralelo de latitud 36° Norte, desde la costa de América del Norte hasta Tarifa, en España; a lo largo del paralelo de latitud 35° Norte, desde la costa Este de Corea hasta la costa Oeste de Honshiu, en el Japón; a lo largo del paralelo de latitud 35° Norte, desde la costa Este de Honshiu hasta el meridiano de longitud 150° Oeste, y a lo largo de una línea recta hasta la costa Oeste de la isla de Vancouver en el punto de latitud 50° Norte, considerándose Fusan (Corea) y Yokohama como situados en la línea de delimitación de la "zona de invierno periódica" y la "zona de verano".

El límite Norte de la "zona tropical", está constituido por una línea trazada: a lo largo del paralelo de latitud 10° Norte, desde la costa Este de América del Sur hasta el meridiano de longitud 20° Oeste; a lo largo del meridiano 20° Oeste hasta el paralelo de latitud 20° Norte, y a lo largo del paralelo de latitud 20° Norte, hasta la costa Oeste de África; a lo largo del paralelo de latitud 8° Norte, desde la costa Este de África hasta la costa Oeste de la península de Malasia, siguiendo las costas de Malasia y de Siam hasta la costa Este de Cochinchina, en el punto de latitud 10° Norte; a lo largo del paralelo de latitud 10° Norte hasta el meridiano de longitud 145° Este, siguiendo por el meridiano 145° Este hasta el paralelo de latitud 13° Norte; a lo largo del paralelo de latitud 13° Norte, hasta la costa Oeste de América Central, considerando a Saigón como situado en la línea de delimitación de la "zona tropical" y la "región tropical periódica" (4).

El límite Sur de la "zona tropical", está constituido por una línea trazada: siguiendo el paralelo del Trópico de Capricornio, desde la costa Este de América del Sur hasta la costa Oeste de África; a lo largo del paralelo de latitud 20° Sur, desde la costa Este de África hasta la costa Oeste de Madagascar, siguiendo las costas Oeste y Norte de Madagascar hasta el meridiano de longitud 50° Este; a lo largo del meridiano de longitud 50° Este, hasta el paralelo de latitud 10° Sur; a lo largo del paralelo de latitud 10° Sur hasta el meridiano de longitud 110° Este, continuando por una línea recta hasta Puerto Darwin, en Australia, hacia el Este, a lo largo de las costas de Australia y de la isla de Wessel hasta el Cabo Wessel, siguiendo el paralelo de latitud 11° Sur, desde la costa Este del Cabo York hasta el meridiano de longitud 150° Oeste, a lo largo de una línea recta hasta el punto de latitud 26° Sur y longitud 75° Oeste y siguiendo una línea recta hasta la costa Oeste de América del Sur en el punto de latitud 30° Sur, considerándose a Coquimbo, Río de Janeiro y Puerto Darwin como situados en la línea de delimitación de la "zona tropical" y la "zona de verano".

Se consideran como pertenecientes a la "zona tropical" las siguientes regiones:

(1).—El Canal de Suez, el Mar Rojo y el Golfo de Aden, desde Port-Said hasta el meridiano de longitud 45° Este, considerándose Aden y Berbera como situados en la línea de delimitación de la "zona tropical" y la "zona tropical periódica" (2) b).

(2).—El Golfo Pérsico, hasta el meridiano de longitud 30° Este.

El límite Norte de la "zona periódica de invierno" meridional, está constituido por una línea trazada: a lo largo del paralelo de latitud 40° Sur, desde la costa Este de América del Sur hasta el meridiano de longitud 56° Oeste, siguiendo una línea recta hasta el punto de latitud 34° Sur hasta la costa Oeste del África del Sur, siguiendo una línea recta que parte de la costa Este del África del Sur, en el punto de latitud 30° Sur, hasta la costa Oeste de Australia en el punto de latitud 35° Sur, continuando a lo largo de la costa Sur de Australia hasta el Cabo Arid, siguiendo una línea recta desde este último punto hasta el Cabo Grim, en Tasmania; a lo largo de la costa Norte de Tasmania hasta Punta Eddystone, siguiendo una línea recta que, partiendo de este último punto, llega hasta la costa Oeste de la isla del Sur de Nueva Zelanda, en el punto de longitud 170° Este, a lo largo de las costas Oeste, Sur y Este de la isla del Sur, hasta el Cabo Saunders, siguiendo una línea recta que tiene su origen en este cabo, hasta el punto de latitud 33° Sur y longitud 170° Oeste y continuando el paralelo de 33° Sur hasta la costa Oeste de América del Sur, considerándose Valparaíso, Ciudad del Cabo y Durban como situadas en la línea de delimitación de la "zona periódica de invierno" meridional y la "zona de verano".

Zonas de verano

Las demás regiones constituyen "las zonas de verano".

Regiones periódicas

Son "regiones periódicas tropicales" las siguientes regiones:

(1).—En el Océano Atlántico del Norte:

La región limitada: al Norte, por una línea trazada desde el Cabo Catoche, en el Yucatán, hasta el Cabo San Antonio, en la isla de Cuba, siguiendo por la costa Sur de Cuba hasta el punto de latitud 20° Norte, y por el paralelo de latitud 20° Oeste; al Oeste, por la costa de América Central; al Sur, por la costa Norte de América del Sur y por el paralelo de latitud 10° Norte, y al Este, por el meridiano de longitud 20° Oeste.

Esta región es:

Zona tropical, desde el 1° de Noviembre al 15 de Julio.
Zona de verano, desde el 16 de Julio al 31 de Octubre.

(2).—Mar de Arabia.

a) Al Norte del paralelo de latitud 24° Norte.

Esta región es:

Zona tropical, desde el 1° de Agosto al 29 de Mayo.

Zona de verano, desde el 21 de Mayo al 31 de Julio.

Se considera Karachi como situado en la línea de delimitación de esta región y de la región periódica tropical b) siguiente.

b) Al Sur del paralelo de latitud 21° Norte.

Esta región es:

Zona tropical, desde el 1° de Diciembre al 20 de Mayo, y desde el 16 de Septiembre al 15 de Octubre.

Zona de verano, desde el 21 de Mayo al 15 de Septiembre, y desde el 16 de Octubre al 30 de Noviembre.

(3).—Golfo de Bengala.

Zona tropical, desde el 16 de Diciembre al 15 de Abril.
Zona de verano, desde el 16 de Abril al 15 de Diciembre.

(4).—En el Mar de la China.

Región limitada: al Oeste y al Norte, por las costas de Indochina y de China hasta Hong-Kong; al Este, por

una línea recta que llega hasta el puerto de Sual (isla de Luzón), y por la costa Oeste de las islas de Luzón, Sumar y Leyte hasta el paralelo de los 10° Norte, y al Sur, por el paralelo de latitud 10° Norte.

Se consideran Hong-Kong y Sual como situados en la línea de delimitación de la zona periódica tropical y de la zona de verano.

Esta región es:

Zona tropical, desde el 21 de Enero al 30 de Abril.

Zona de verano, desde el 1° de Mayo al 30 de Enero.

(5).—En el Océano Pacífico del Norte.

a) Región limitada: al Norte, por el paralelo de latitud 25° Norte; al Oeste, por el meridiano de longitud 160° Este; al Sur, por el paralelo de latitud 13° Norte, y al Este, por el meridiano de longitud 130° Oeste.

Esta región es:

Zona tropical, desde el 1° de Abril al 31 de Octubre.

Zona de verano, desde el 1° de Noviembre al 31 de Marzo.

b) Región limitada: al Norte y al Este, por las costas de California, de Méjico y de América Central; al Oeste, por el meridiano de longitud 120° Oeste, y por una línea recta que une el punto de latitud 15° Norte y de longitud 105° Oeste, y al Sur, por el paralelo de latitud 13° Norte.

Esta región es:

Zona tropical, desde el 1° de Marzo al 30 de Junio, y desde el 1° al 30 de Noviembre.

Zona de verano, desde el 1° de Julio al 31 de Octubre, y desde el 1° de Diciembre al 28 o 29 de Febrero.

(6).—En el Océano Pacífico del Sur.

a) Región limitada: al Norte, por el paralelo de latitud 11° Sur; al Oeste, por la costa Este de Australia; al Sur, por el paralelo de latitud 20° Sur, y al Este por el meridiano de longitud 115° Este, y también por el Golfo de Carpentaria, al Sur del paralelo de latitud 11° Sur.

Esta región es:

Zona tropical, desde el 1° de Abril al 30 de Noviembre.

Zona de verano, desde el 1° de Diciembre al 31 de Marzo.

b) Región limitada: al Oeste por el meridiano de los 150° Oeste; al Sur, por el paralelo de latitud 20° Sur, y al Norte y al Este, por la línea recta que constituye el límite Sur de la zona tropical.

Esta zona es:

Zona tropical, desde el 1° de Marzo al 30 de Noviembre.

Zona de verano, desde el 1° de Diciembre al 28 o 29 de Febrero.

Se consideran "zonas periódicas de invierno" las siguientes:

Zona "periódica de invierno septentrional" entre América del Norte y Europa.

a) Región situada en el hemisferio y al Norte de la línea trazada así: a lo largo del meridiano de longitud 30° Oeste, desde la costa de Groenlandia hasta el paralelo de latitud 45° Norte; en un punto por el paralelo de latitud 45° Norte hasta el meridiano de longitud 15° Oeste; desde este punto meridiano hasta el paralelo de latitud 30° Norte y a lo largo del paralelo de latitud 30° Norte hasta la costa de Groenlandia.

Esta región es:

Zona de invierno, desde el 15 de Octubre al 15 de Abril.

Zona de verano, desde el 15 de Abril al 15 de Octubre.

Se considera Bergen como situada en la línea de delimitación de esta región y de la región b) definida a continuación.

b) Región situada al Norte del paralelo de latitud 30° Norte y fuera de la región a) antes definida.

Zona de invierno, desde el 1° de Noviembre al 31 de Marzo.

Zona de verano, desde el 1° de Abril al 31 de Octubre. Mar Báltico (hasta el paralelo de latitud del Skaw).

Zona de invierno, desde el 1° de Noviembre al 31 de Marzo.

Zona de verano, desde el 1° de Abril al 31 de Octubre. Mar Mediterráneo y Mar Negro.

Zona de invierno, desde el 16 de Diciembre al 15 de Marzo.

Zona de verano, desde el 16 de Marzo al 15 de Diciembre.

Zona periódica de invierno septentrional (entre Asia y América del Norte, excepto el Mar del Japón, al Sur del paralelo de latitud 50° Norte).

Zona de invierno, desde el 16 de Octubre al 15 de Abril.

Zona de verano, desde el 16 de Abril al 15 de Octubre. Mar del Japón (entre los paralelos de latitud 35° Norte y 60° Norte).

Zona de invierno, desde el 1° de Diciembre al 28 o 29 de Febrero.

Zona de verano, desde el 1° de Marzo al 30 de Noviembre.

Zona periódica de invierno meridional.

Zona de invierno, desde el 16 de Abril al 15 de Octubre.

Zona de verano, desde el 16 de Octubre al 15 de Abril.

ANEXO III

Certificado internacional de franco-bordo

Expedido bajo la autoridad del Gobierno de con arreglo a las prescripciones del Convenio Internacional para las líneas de carga de 1920.

Distintiva del buque.....

- Buque.....
--Matrícula.....
--Tonelaje total.....

Franco-bordo desde la línea de equinoccio

Línea de carga.

- Tropical.....
Verano.....
Invierno.....
Invierno en el Atlántico (al Norte de.....)
Norte.....

Reducción para cada libra de peso de franco-bordos.....

El bordo superior de la línea de carga.....

Este certificado se otorga para acreditar que a bordo del buque.....

Este certificado es válido desde el.....

(Inscríbese aquí la firma o el sello y la calificación de la autoridad encargada de expedir el certificado).

* Véase el reverso.

Nota.—Cuando los buques destinados al servicio marítimo naveguen en aguas interiores, se permite aumentar la carga del buque en la cantidad correspondiente al peso del combustible, etc., necesario para el consumo entre el lugar de salida y el mar libre.

(Reverso).

Cumplimentadas por el buque las prescripciones del Convenio, se renueva este certificado hasta el.....

En a de de

(Firma o sello y calificación de la autoridad).

Cumplimentadas por el buque las prescripciones del Convenio, se renueva este certificado hasta el.....

En a de de

(Firma o sello y calificación de la autoridad).

Cumplimentadas por el buque las prescripciones del Convenio, se renueva este certificado hasta el.....

En a de de

(Firma o sello y calificación de la autoridad).

ANEXO IV

Nomenclatura de las Leyes y Reglamentos referentes a las líneas de carga que se consideran como equivalentes al Reglamento del Ministerio Británico del Comercio de 1906.

Australia. Parte IV de la Ley de Navegación de 1912-1920 y Reglamentos de Navegación (línea de carga) del 17 de Diciembre de 1924.

Bélgica. Ley para la Seguridad de los Buques. (7 de Diciembre de 1920).

Chile. Reglamento para el trazado del disco, marcas y línea oficial de carga de las naves mercantes. (Decreto número 1,896, del 12 de Noviembre de 1919).

Dinamarca. Ley de la navegación mercante (Inspección de buques) del 29 de Marzo de 1920, con modificaciones posteriores.

Reglas y tablas de franco-bordo para buques, fechadas el 30 de Septiembre de 1909, modificadas por la circular del 25 de Julio de 1918.

Francia. Ley del 17 de Abril de 1907. Orden del 5 de Septiembre de 1908. Decreto del 21 de Septiembre de 1908. Otro Decreto del 21 de Septiembre de 1908 modificado por el Decreto del 19 de Septiembre de 1925. Decreto del 12 de Mayo de 1927. Decreto del 17 de Enero de 1928.

Alemania. Prescripciones de la Unión de Marineros para franco-bordo de vapores y veleros. Edición de 1908.

Hong-Kong. Ordenanza consolidada de la Navegación mercante (número 10, de 1899), reformada por las Ordenanzas números 81, de 1901; 2, de 1902; 5, de 1905; 16, de 1906; 9, de 1909, y 6, de 1910.

Islandia. Ley número 58, del 14 de Junio de 1920. Secciones 25-28.

India. Ley de la Navegación mercante Indostánica de 1923.

Italia. Reglas y tablas para la asignación del franco-bordo, aprobadas por Decreto fechado el 1 de Febrero de 1920.—VII del Ministero Italiano de Comunicaciones.

Antes de 1923. Reglas del Ministerio Británico del Comercio, año 1906.

Japón. Ley de la línea de carga en los buques (Ley número 2 del año 10 de Taiwan-1921) y las Reglas y Reglamentos referentes a ella.

Países Bajos. Decreto del 22 de Septiembre de 1909 (Diario Oficial número 315)

Indias Holandesas. Decreto holandés de 22 de Septiembre del año 1909. (Diario Oficial, número 315).

Nueva Zelanda. Reglas del Ministerio Británico del Comercio, año 1906.

Noruega. Reglas y tablas noruegas para el franco-bordo de 1909.

Portugal. Decreto número 11,210, del 18 de Julio de 1925, y Reglas e instrucciones referentes al mismo.

España. Reglamento para el trazado del disco y marcas de máxima carga de los buques mercantes, de 1914.

Swatts Settlements. Reglas del Ministerio Británico del Comercio, de 1906.

Suecia. Reglas y tablas para el franco-bordo, aprobadas por Decreto del 21 de Mayo de 1910.

Reino Unido. Reglas del Ministerio de Comercio, de 1906.

Estados Unidos de América. Reglas del Ministerio Británico del Comercio, de 1906.

Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas (U. R. S. S.). Reglas y Reglamentos relativos a las líneas de carga para buques mercantes de navegación marítima, publicadas por el Registro de la U. R. S. S., 1928.

ACTA FINAL

de la Conferencia internacional para las líneas de carga, 1930.

Los Gobiernos de Alemania, de la Confederación de Australia, de Bélgica, del Canadá, de Chile, de Cuba, de Dinamarca, de la Ciudad Libre de Danzing, del Estado Libre de Irlanda, de los Estados Unidos de América, de Finlandia, de Francia, del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de Grecia, de la India, de Islandia, de Italia, del Japón, de Letonia, de Méjico, de Noruega, de Nueva Zelanda, del Paraguay, de los Países Bajos, del Perú, de Polonia, de Portugal, de Suecia y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Deseosos de establecer de común acuerdo principios y Reglamentos con el fin de garantizar las vidas y haciendas a flote, por lo que se refiere a los límites de inmersión para los cuales puedan ser cargados los buques destinados a viajes internacionales,

Habiendo decidido participar en una Conferencia internacional, que por invitación del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte se ha verificado en Londres;

Han designado las siguientes Delegaciones.

(Siguen las Delegaciones).

Que, en consecuencia, se han reunido en Londres, nombrando Presidente de la Conferencia al Almirante Sir Henry F. Oliver y Secretario general al Sr. A. E. Lee.

Para la realización de sus trabajos, la Conferencia constituyó las siguientes Comisiones, cuyos Presidentes fueron los que a continuación se expresan:

Comisión de Administración: Sr. Koenigs.

Comisión técnica principal: Sir Charles Sanders.

Comisión de buques-tanques: Sr. Kennedy.

Comisión de buques con cubiertas de madera: Sr. Emil Krogh.

Comisión de buques de tipos especiales: Vicealmirante Señor Fock.

Comisión de zonas: General Sr. Inganni.

Comisión de credenciales: Sr. Nakayama.

Durante las sesiones sucesivas, que han tenido lugar entre el 20 de Mayo de 1930 y el 7 de Julio de 1930, se

ha redactado un Convenio para las líneas de carga, fechado el 5 de Julio de 1930.

I

La Conferencia toma nota de las siguientes declaraciones hechas por la Delegación mencionada a continuación:

Los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran solemnemente que la firma del Convenio internacional para las líneas de carga hoy fechado, no debe considerarse como significativa de que el Gobierno de los Estados Unidos de América reconozca un régimen o una institución, signatario o adherido al presente Convenio, cuando este régimen o esta institución no se halle reconocido por el Gobierno de los Estados Unidos de América como Gobierno del país respectivo.

Por otra parte, los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran que el hecho de que los Estados Unidos de América, participen en el Convenio internacional para las líneas de carga firmado en el día de hoy no supone 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 de América no reconozca como Gobierno de tal país hasta tanto que este paise tenga un Gobierno reconocido por los Estados Unidos de América.

II

La Conferencia adopta igualmente las recomendaciones siguientes:

Buques de menos de 150 toneladas de arque total que efectúen viajes internacionales.

La Conferencia recomienda que las Reglamentos que puedan establecerse por uno cualquiera de los Gobiernos contratantes para los buques de menos de 150 toneladas de arque total y hayan de efectuar viajes internacionales, estén de acuerdo, en cuanto sea factible y razonable el hacerlo, con los principios y con las reglas que figuran en el Convenio y, a ser posible, después de haber consultado a los Gobiernos de los demás países interesados en dichos viajes internacionales y obtenido su conformidad.

Resistencia

Los buques que siguiendo las reglas adjuntas al presente Convenio satisfagan a los tipos mas elevados establecidos en las reglas de una Sociedad de clasificación reconocida por la Administración, se considerarán como de suficiente solidez para obtener el franco-borde mínimo que puede ser concedido de acuerdo con estas reglas, recomendando la Conferencia que cada Administración solicite de la Sociedad o Sociedades que tenga reconocidas el conformar de vez en cuando con las Sociedades reconocidas por las demás Administraciones, con el fin de obtener la mayor uniformidad posible en la aplicación de las normas de resistencia en que se basa el franco-borde.

Inspecciones anuales

La Conferencia recomienda que, cuando sea posible, cada Administración establezca disposiciones para organizar cada año, aproximadamente las visitas periódicas a que se refiere el párrafo 3) del artículo 1º de la parte 3) de este artículo, a los buques de las líneas de carga e instalaciones anexas en la clase de buques de este artículo, a saber: (I), la parte 3) de

las aberturas; (II), las pasarelas; (III), las portas de descarga; y (IV), los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación.

Informaciones relativas a las averías en los buques de carga

La Conferencia recomienda que los Gobiernos de los países a que pertenecieran buques-ataques recobren información acerca de todas las averías en buques y cubiertas ocurridas a estos buques y comunicada por el mal tiempo, con objeto de poder disponer de datos referentes a esta cuestión.

En fe de lo cual, los abajo firmantes han puesto sus firmas al pie de la presente acta.

Hecho en Londres en este día cinco del mes de Julio de mil novecientos treinta y siete, en un solo ejemplar, que será depositado en los archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que remitirá copias certificadas conformes a todos los Gobiernos signatarios.

(Siguen las firmas).

REPUBLICA ESPAÑOLA

Secretaría de la Marina Civil

Inspección de buques y construcción naval

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LAS LINEAS DE CARGA

Instrucciones para su aplicación (1)

Las Instrucciones para la aplicación a los buques nacionales del Convenio Internacional de las Líneas de Carga firmado en Londres el 5 de Julio de 1930 (autorizada su ratificación por el Gobierno español y depositado el Instrumento de Ratificación correspondiente el 24 de Octubre del mismo año), que entrará en vigor el primer día de Enero de 1933, tienen por objeto ilustrar al personal administrativo facultado para la asignación y el señalamiento del nuevo franco-borde en el ejercicio homogéneo de tal función, con sujeción a las prescripciones del Pacto de referencia, haciéndolas acoger al conjunto de las normas instructivas del modo siguiente:

PRIMERA PARTE.—*Tramitación.*

SEGUNDA PARTE.—*Aplicación del Convenio.*

TERCERA PARTE.—*Aplicación del Reglamento.*

CUARTA PARTE.—*Política y Disciplinas.*

PRIMERA PARTE

Tramitación

El propietario (o su representación autorizada) del buque al que haya de asignarse o renovar el certificado internacional de franco-borde, de acuerdo con el Convenio Internacional para las Líneas de Carga, promoverá instancias dirigidas a la Subsecretaría de la Marina Civil, solicitando la expedición del mencionado certificado. Con este objeto se presentará en la Delegación marítima correspondiente del señalamiento oficial de petición, en el que haya vertido su el capitán del mismo las circunstancias del caso, entendiéndose, debidamente autorizado en aquella dependencia, cuya autoridad dispondrá que sea registrada y enviada al Inspector de buques correspondiente. Este tendrá a realizar las operaciones puestas al servicio en cuestión en la más inmediata oportunidad.

(1) Véase el artículo 1º de este convenio firmado por Orden Ministerial de 5 de Diciembre de 1932.

Con la información y cálculo del franco-bordo, si de expedir el certificado internacional se trata, o con el informe que corresponda cuando se renueva aquél en cumplimiento de las prescripciones reglamentarias sobre el asunto, el Inspector de buques remitirá directamente a la Subsecretaría de la Marina Civil la solicitud de referencia.

La Inspección General de Buques examinará el expediente relativo a la expedición o renovación del certificado internacional, y si no existen reparos, expresará su conformidad, en virtud de la cual se concederá el certificado original o renovado por la Subsecretaría de la Marina Civil, que lo remitirá duplicado al Inspector de buques en ambas veces practicadas las oportunas anotaciones en el "Libro Registro de Franco Bordo Internacional", que estará a cargo de la Inspección General de Buques.

El Inspector de buques no entregará al armador, constructor, o sus representantes, el duplicado del certificado internacional hasta que se haya cerciorado de que el buque tiene sus líneas de carga marcadas correctamente en ambos costados, de modo indeleble y de acuerdo con las asignadas en aquel certificado y haya percibido además el importe de los honorarios que reglamentariamente le correspondan.

Un ejemplar del certificado internacional de franco-bordo quedará en poder del armador, el otro ejemplar se encontrará siempre a bordo (donde habrá también un texto del Convenio) en forma y lugar donde pueda ser examinado fácilmente y por completo en todo momento. El personal inspector facultado para la asignación de las líneas de carga internacional, está autorizado para confirmar anualmente el plazo de validez concedido al certificado internacional en los buques que lo precisen y cumplan satisfactoriamente las condiciones reglamentarias, informando de ello en cada caso a la Inspección General de Buques, donde se registrarán tales prórrogas de continuidad.

SEGUNDA PARTE

Aplicación del Convenio

A partir del primer día de Enero de 1932, fecha de entrada en vigor del Convenio Internacional para las Líneas de Carga, ningún buque mercante podrá salir de los puertos nacionales peninsulares en viaje para el extranjero, Baleares, Canarias, protectorados o territorios bajo soberanía o mandato de la República española, sin estar provisto del certificado internacional correspondiente que prescribe aquel Convenio. A los buques que en tal fecha se hallen efectuando la navegación inversa, se les aplicará el precepto al completarla en puerto peninsular. Y respecto a la flota nacional que también en 1º de Enero de 1932 este navegando entre puertos fuera de la metrópoli, queda obligada a proveerse del certificado en cuestión antes del 1º de Abril de 1933.

Quedan exceptuados del cumplimiento de la prescripción los buques españoles que se encuentren comprendidos en alguno de los casos citados en los apartados a) y b) del artículo 2º del Convenio en su punto 1º. Y podrán también quedar exentos, previa petición justificada y autorización concedida por la Administración, los buques que naveguen en las comarcas que hoy cubren el primer párrafo del punto 2º del mencionado artículo, y los que realicen viajes de la Península a las islas Baleares y puertos africanos situados entre Tánger y Argilla, inclusive, o inversamente, así como los dedicados exclusivamente al tráfico balearista, en las comarcas de Balear y Canaria, respectivamente.

circunstancias favorables en que tengan lugar estos viajes justifiquen la excepción razonablemente.

Los buques existentes (o sea aquellos cuya quilla fué colocada antes del 1º de Julio de 1932), al proveerse del certificado internacional indispensable para salir de los puertos peninsulares en las condiciones antes expuestas, cancelarán el certificado de franco-bordo que posean expedido por el Lloyd's Register, Bureau Veritas, o de acuerdo con el Reglamento para el trazado del disco y marcos de máxima carga en los buques mercantes, de 1914, pudiendo optar por obtener el nuevo certificado ajustado a las prescripciones del Convenio para los buques nuevos (o sea aquellos cuya quilla ha sido puesta desde el 1º de Julio de 1932 en adelante) o por conservar en el certificado internacional las líneas de carga que tenían asignadas, y en este caso cumplirán únicamente los preceptos contenidos en el párrafo b) del apartado B) que figura en el artículo 5º del Convenio.

Los buques nacionales existentes que estando obligados a tener asignadas y marcadas sus líneas de carga con arreglo a las prescripciones vigentes hasta ahora en España no hayan cumplido este requisito, quedarán detenidos a partir del 1º de Enero de 1933 en el puerto peninsular donde se hallen o completen viaje si navegan en tal fecha, hasta que obtengan el certificado de franco-bordo que deba corresponderles en las condiciones de opción y satisfacción b), que determinan el párrafo anterior.

En cuanto a los buques dedicados exclusivamente al tráfico entre puertos peninsulares nacionales, podrán conservar el certificado válido de franco-bordo que posean mientras se hallen afectos a dicho tráfico. Pero cuando hayan de realizar un viaje internacional no exceptuado, o sin tal motivo, que el propietario del barco desee acomodar el franco-bordo de éste a las prescripciones del Convenio Internacional, substituirá el antiguo certificado por el internacional, previo cumplimiento de las disposiciones del artículo 5º del Convenio que le sean de aplicación.

Respecto a los buques con cubierta de madera, buques-tanques y barcos de tipo especial, no se les asignarán y marcarán las líneas de carga correspondientes a buques con cargamento de madera en cubierta o a buques-tanques, si no es a petición de la parte interesada y cumple las condiciones señaladas en los artículos 6º, 7º u 8º del Convenio, respectivamente.

Serán válidos los certificados Internacionales de franco-bordo durante el plazo fijado por la Administración al expedirlos, que nunca excederá de cinco años, y en el transcurso de dicho plazo, se verificará anualmente, a partir de la fecha de expedición, una visita de inspección por el personal facultado para ello, en la que se compruebe de modo satisfactorio y completo que el buque conserva las disposiciones y condiciones de eficacia que previene el Reglamento del Convenio en virtud de las cuales le fué expedida la certificación. El Inspector de buques hará constar en esta la continuación o prórroga de plazo de validez, procediendo después como en el último párrafo de la primera parte quedó indicado.

Las inspecciones periódicas anuales grabadas de mensuras tendrán la tolerancia de dos meses (uno antes y otro después) con respecto a la fecha que les corresponda, para no entorpecer las necesidades del servicio que al buque existe.

Quedará la validez del certificado internacional expedido en un buque cuando haga otro tanto o validez a tener lugar a cualquiera de las circunstancias que mencionan los apartados A), B) y C) del punto tercero del artículo 11 del Convenio, y a cualquier de estos casos, se

proveerá el buque de un nuevo certificado internacional que renovará el anterior, y que se otorgará mediante una inspección no menos completa y minuciosa que la indispensable para la expedición del primer certificado.

TERCERA PARTE

Aplicación del Reglamento

El personal inspector de buques, facultado por la Administración para asignar y marcar las líneas de carga en los buques mercantes, con arreglo al Convenio Internacional de 1920, observará en las inspecciones que verifique con aquel objeto las normas que a continuación se expresan y que interpretan sin modificarlas las prescripciones del Reglamento anexo al citado Convenio, entendiéndose que si, además de las exigencias que comprenden estas instrucciones, creyera necesario el Inspector de buques en función del servicio de referencia, efectuar alguna inspección adicional, podrá llevarla a efecto directamente, de no exigir medidas extraordinarias, en cuyo caso consultará, informando sobre la cuestión, a la Inspección General de Buques.

Buques clasificados

Se entenderá por buque clasificado el que lo esté por las entidades clasificadoras reconocidas por la Administración española, y cuando haya sido constituido el Registro Naval Español, los barcos clasificados en éste o en las Sociedades de clasificación con las que se haya concertado dependencia o reciprocidad.

Para efectuar la inspección relativa a la asignación o renovación del franco-bordo, se procurará que coincida la visita con la que anualmente o por otra circunstancia, efectúe la entidad clasificadora, con objeto de aprovechar la estancia del buque en seco. Cuando esto no sea posible razonablemente y exista un reconocimiento reciente del buque por alguna entidad acreditada, podrá efectuarse la inspección del franco-bordo a flote del modo más completo practicable para que el Inspector pueda dictaminar sobre el estado de la estructura del barco con fundamento suficiente. En este caso, la validez del certificado internacional será hasta la fecha del inmediato reconocimiento especial de clasificación.

Si la nave no alcanza la más alta clasificación de una Sociedad de este género, la Inspección del franco-bordo tal vez requiera, para satisfacción del Inspector en su cometido, complementos con medidas importantes, tales como la entrada en dique, y entonces se consultará el caso a la Inspección General, que, informada, resolverá.

Buques no clasificados

Sean vapores o veleros y de casco metálico o de madera, los buques que hayan de ser visitados para asignarles las líneas de carga, quedarán previamente dispuestos para poder ofrecer su completa inspección, a cuyo efecto serán colocados en seco sobre plenarios, en dique o varadero, y en último caso los buques de madera en playa adecuada, en condiciones tales que resulten perfectamente accesibles la quilla y los fondos para ser escrupulosamente reconocidos.

En los buques de hierro o acero, estará limpia y rasada la obra viva, vacías las carboneras y perfectamente desbarandadas las bodegas, levantándose enjardados y ferros lo suficiente para permitir el examen de los fondos, cemento y plan de varengas.

El Inspector de buques, en la visita para la asignación del franco-bordo, obtendrá y anotará cuidadosamente los perfiles en catedas, mamparos y cubiertas, taladrando y extrayendo, si han de ser, el dunnage necesario. También conocerá, para el estado en que se encuentran los fondos de aje del

aparato motor, y cuando tenga fundada sospecha de que no es satisfactorio, ordenará trabajos de desmontado apreciables, suspenderá la inspección para consultar, informando detalladamente a la Inspección General.

Se reconocerán las resesilientes de aglomerante, cerciorándose de su perfecta adhesión, y los de madera se levantarán lo indispensable para examinarlos.

Al informe de la Inspección preliminar, que enviará el agente inspector a la Inspección General de Buques, acompañará una relación de los defectos propios del barco y los reglamentarios, atendiendo sobre ella. En el aludido informe hará constar también el Inspector su opinión fundamentada acerca del plazo de validez, máximo o reducido, que puede otorgarse al certificado internacional del buque como consecuencia de la inspección efectuada.

El examen de los buques de madera será también muy minucioso, con las particularidades que este material ofrece para conocer su estado de conservación y mano de obra.

El Inspector reconocerá completa y detalladamente la quilla y el foero exterior de los fondos, probando el calafateo de las costuras.

Desocupadas las bodegas, levantados y limpios los imbornales de varengas, cuerdos de varanga, conductos de abyección, ventilos, etc., se elevará en altura de los ferros interior y exterior en donde pueda sospecharse respecto a su estado de conservación, levantando algunos tabloneros en los lugares en que se oportuno examinar las ligaduras. Serán objeto de atención especial las costuras, cubetas y cuerdos de los laos, trancañiles, durmientes, sobrequilla y, en general, las piezas de consolidación longitudinal, así como las cuadernas de arboladura y los de fuerza, arboladura, etc.

Se comprobará el buen estado de la cubierta alta, instalación de brazolas y traves de escotillas, procediendo además a extraer pernos y enclaves a ambas bandas en la cubierta más elevada de la flota alta.

Si existiera foero metálico, se levantará en lo indispensable.

Cuando se pueda, se examinará el barco de madera a flote tan convenientemente como en seco, informando si el caso ofrece deferencia susceptible, y si existen indicios o claras ruinas de fallos y de vías de agua. También se informará sobre las condiciones y estado en que se encuentran los ferros, salidas, cubiertas, trancañiles, varengas, cuerdos, lambraguetas, bacos, bulárcanos, durmientes, alfileras y cuerdos, superestructuras y, en general, cuanto fuese interesante el Inspector comprobar directamente, a fin de poder emitir un parecer fundamentado la clasificación que puede otorgarse a la nave con arreglo a las normas vigentes del L. R. del B. N. y en su día del B. N.

Si el buque no puede ser examinado por completo, se aumentará su franco-bordo y se reducirá el plazo de validez del certificado en la medida razonable que autorice la Inspección General en vista de lo que justifique el agente inspector con los informes antes reseñados y las condiciones de vital y tráfico que demande a solicitud del certificado para las líneas de carga.

Condiciones de inspección general

La asignación del franco-bordo máxima a los buques nuevos, requiere el cumplimiento de las condiciones nacionales de clasificación, y que el Inspector haya comprobado, previamente a la visita que el buque debe ser visitado, que se cumplen las condiciones con arreglo a las prescripciones del Reglamento del Convenio. El incumplimiento

dichas sucursales se halla comprendida entre el 1.º y el 2.º de la escala, el tanto por ciento se hallará por interpolación entre las líneas A y B.

Queda sin efecto, por las dificultades que presenta su aplicación, el párrafo segundo de la regla LIV.

Inspecciones periódicas anuales.

Consistirán en comprobaciones hechas en los distritos para la protección de los abedules, troncos, partes de descarga y muelles de acceso de la compañía y sus alejamientos, conservan el mismo estado y altura que cuando se recibió o cuando el certificado internacional, así como también que el casco y las superestructuras.

Las inspecciones se harán en los meses que pudieran acordarse la totalidad de los buques de carga.

CUARTA PARTE

Armed

La Orden ministerial de 7 de Octubre de 1932 (D. O. num. 114, num. 1.17) ordena que la tarifa reguladora de los honorarios que corresponden al personal inservicio de buques fondeado para efectuar las operaciones que comprende la asignación y amolamiento del franco-bordo por el comercio internacional para las Líneas de Carga con la ejecución de este servicio, sea:

TARIFA

TONELAJE TOTAL DEL BUQUE	BUQUE CLASIFICADO			BUQUE NO CLASIFICADO		
	MAYOR DE 100 TONELADAS			MAYOR DE 100 TONELADAS		
	1	2	3	1	2	3
	Inspección mensual	Inspección mensual	Inspección mensual	Inspección mensual	Inspección mensual	Inspección mensual
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Buques menores de 100 toneladas.....	120	40	30	240	240	40
De 100 toneladas y menores de 300.....	140	60	40	320	320	60
De 300 --- --- 500.....	160	80	50	440	440	80
De 500 --- --- 1.000.....	220	80	80	500	600	80
De 1.000 --- --- 1.500.....	400	100	100	780	780	100
De 1.500 --- --- 2.000.....	480	120	120	880	880	120
De 2.000 --- --- 2.500.....	480	120	120	1.000	1.000	120
De 2.500 --- --- 3.000.....	520	140	140	1.200	1.200	140
De 3.000 --- --- 4.000.....	580	160	160	1.240	1.240	160
De 4.000 --- --- 5.000.....	600	160	160	1.360	1.360	160
De 5.000 --- --- 6.000.....	640	160	160	1.480	1.480	160
De 6.000 --- --- 7.000.....	680	200	160	1.600	1.600	160
De 7.000 --- --- 8.000.....	720	200	160	1.720	1.720	160
De 8.000 --- --- 9.000.....	760	200	160	1.840	1.840	160
De 9.000 --- --- 10.000.....	800	200	160	1.960	1.960	160
De 10.000 toneladas en adelante.....	800	200	160	1.960	1.960	160

Inspección por pesetas por cada 1.000 toneladas, más de un buque total, por pesetas por pesetas por cada 1.000 toneladas, más de un buque total.

teniendo en cuenta para su aplicación las siguientes observaciones.

(1) En el caso de la inspección de un buque clasificado a los efectos de la categoría relativa, el tanto por ciento de franco-bordo de la tarifa de la columna superior de esta tabla se le aplicará antes de ser aplicado el tanto por ciento de franco-bordo de la columna inferior de esta tabla. En consecuencia, el tanto por ciento de franco-bordo de la tarifa de la columna inferior de esta tabla se aplicará al 10 por 100 de la cantidad en la columna superior.

(2) Si el buque está en posesión del certificado internacional, el tanto por ciento de franco-bordo de la columna superior de esta tabla se le aplicará al tanto por ciento de franco-bordo de la columna inferior de esta tabla.

(3) La tarifa reguladora de los honorarios que corresponden al personal inservicio de buques fondeado para efectuar las operaciones que comprende la asignación y amolamiento del franco-bordo por el comercio internacional para las Líneas de Carga con la ejecución de este servicio, sea:

el tanto por ciento de franco-bordo de la columna superior de esta tabla, no obstante que el tanto por ciento de franco-bordo de la columna inferior de esta tabla.

QUINTA PARTE

Armed y Armado

La Orden ministerial de 7 de Octubre de 1932 (D. O. num. 114, num. 1.17) ordena que la tarifa reguladora de los honorarios que corresponden al personal inservicio de buques fondeado para efectuar las operaciones que comprende la asignación y amolamiento del franco-bordo por el comercio internacional para las Líneas de Carga con la ejecución de este servicio, sea:

La tarifa reguladora de los honorarios que corresponden al personal inservicio de buques fondeado para efectuar las operaciones que comprende la asignación y amolamiento del franco-bordo por el comercio internacional para las Líneas de Carga con la ejecución de este servicio, sea:

dido con arreglo al Convenio de 1930 que lleguen al puerto respectivo, la existencia y validez de dicho documento.

Los Capitanes de los buques mercantes españoles que deban estar provistos del certificado internacional de franco-bordo no podrán impeditamente al personal inspector autorizado de todas las naciones contratantes para examinar el mencionado documento cuantas veces sean requeridos para ello.

Cuando por destrucción o extravío desaparezca algún ejemplar de certificado internacional de franco-bordo autorizado, se solicitará, fundamentándola, su reexpedición por la Subsecretaría de Marina Civil.

Los armadores y Capitanes devolverán a dicha Subsecretaría los ejemplares de certificado internacional heredado que posean cuando haya caducado y cuando el buque a que correspondía, se pierda, se desguace, cambie de registro, modifique su clasificación, etc.

En virtud del art. 11 del Convenio Internacional para las Líneas de Carga, la Administración de la República española asume la plena responsabilidad de emitir, expedir o autorice su expedición por organismos debidamente reconocidos. Por consiguiente, cualquier infracción comprobada en el exacto cumplimiento de las prescripciones reglamentarias de aquel Pacto y disposiciones oficiales que lo complementan, será sancionada en la forma siguiente:

Toda negligencia observada en la función del personal inspector de buques facultado para la expedición del franco-bordo, con arreglo al Convenio de 1930, que motive contravención con los preceptos de éste, será castigada: la primera vez, con multa de 2,000 a 4,000 pesetas, y la segunda, con la inhabilitación temporal, no inferior a seis meses. Cuando la expresada falta se origine por agentes inspectores de buques extranjeros reconocidos por el Gobierno, se pondrá en conocimiento de la Dirección correspondiente, interesando la resolución adoptada y, en caso de reincidencia por el mismo u otro agente de la entidad, será ratificada la autorización concedida a ésta.

El Capitán de un buque español provisto de certificado internacional de franco-bordo, caducado o fraudulento, o que debiendo tenerlo carezca de él, dificulte la fiscalización legal del Inspector de buques, será multado de 1,000 a 2,000 pesetas.

Imprenta Nacional

PERMANENTE

Todo trabajo que se ordene a la **IMPRESA NACIONAL** debe venir acompañado de un modelo original, traer el visto bueno de la Contraloría y marcado el artículo al cual debe ser imputado según el Presupuesto vigente. Los trabajos que no llenen éstos requisitos no podrán confeccionarse.

J. R. VILLALOBOS,
Director.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

LABOR EN GOBIERNO Y JUSTICIA

Son devueltos varios expedientes a su oficina de origen

RESOLUCIÓN NUMERO 41

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Primera.—Resolución número 41.—Panamá, Marzo 4 de 1937.

Para que el Poder Ejecutivo avoque su conocimiento, se ha recibido el folio de poder en excepción acordado contra Manuel Nemesio Mendoza, a solicitud que hizo en su representación Pablo Apolaya. De este asunto conoció en primera instancia el Juez de Policía de Colón y en Resolución número 3576, de 22 de Noviembre pasado, le impuso a Mendoza la pena de dos años de confinamiento que deberá cumplir en la ciudad de Panamá. No contentándose el penado con lo dispuesto, interpuso el recurso de apelación del cual conoció el Alcalde, funcionando éste que aprueba en todas sus partes la resolución del inferior.

Ya en Resolución número 32, de 25 de Febrero pasado, se ha dispuesto que cuando un Alcalde conoce de los juicios de Policía resueltos por los Correjidores o Jueces de Policía, lo hace en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 719 del Código Administrativo, que obliga a los Correjidores sumeter a la censura de los Alcaldes todas las resoluciones que dicten para que sean aprobadas, modificadas o improbadas, y por tanto ello es único y una sola instancia.

Cuando el artículo 1739 del Código Administrativo dispone que el Presidente de la República puede avocar el conocimiento de los asuntos policivos decididos en dos instancias, cuando lo juzgue conveniente y oportuno, y este caso sólo ha sufrido una sola, el Poder Ejecutivo,

RESUELVE:

Se devuelve este expediente a la oficina de donde procede.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA,

El Secretario de Gobierno y Justicia.

HECTOR VALDES,

RESOLUCIÓN NUMERO 45

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Gobierno y Justicia.—Sección Primera.—Resolución número 45.—Panamá, Marzo 4 de 1937.

Para los efectos del artículo 1739 del Código Administrativo se ha recibido el folio de poder en excepción acordado contra Walter Wilson a la que se le ha impuesto el cargo de seguridad.

Este asunto fue fallado primeramente por el Jefe de Policía del Barrio Sur de Colon y luego por el Alcalde del mismo Barrio.

Por Resolución Número 41 de 25 de Febrero pasado, se ha establecido el procedimiento que debe seguirse en los juicios de los Alcaldes de los juicios de Policía, y por tanto, los juicios de Policía a Correjidores, es una sola instancia y por