

mayo 29/49

Proy. de Resol. aprob. del Convenio
Internacional para la Seguridad
de la Vida Humana en Alta
mar.

9 Pizgas

(R1/10509) #5072

01368

Ciudad Trujillo
Distrito de Santo Domingo
10. de junio, 1949.-

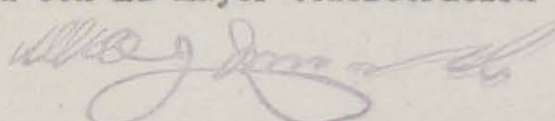
Generalísimo
Rafael L. Trujillo Molina,
Presidente de la República,
Benefactor de la Patria.
SU DESPACHO.-

Honorable Señor Presidente:

Tengo el honor de avisar a usted recibo de su mensaje No. 11822, de fecha 29 del mes de marzo de 1949, y de la Convención sobre la Seguridad de la Vida en Alta Mar.

Pláceme participarle que el Senado en su sesión de esta misma fecha aprobó dicha Convención y la remitió a la Cámara de Diputados para los fines constitucionales.

Saludo a usted con la mayor consideración y respeto.



M. de J. Troncoso de la Concha,
Presidente del Senado.

dd

81/10510



PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DOMINICANA

Núm. 11822

Ciudad Trujillo,
Distrito de Santo Domingo,

29 MAR 1949

Al Presidente del Senado,
Ciudad.

Señor Presidente:

Tengo la honra de someter, por la digna mediación de esa Alta Cámara, a la aprobación del Congreso Nacional, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en Alta Mar, suscrito por 18 países en Londres, Inglaterra, el 31 de Mayo de 1929, y al cual la República Dominicana se adhirió posteriormente el 11 de Octubre de 1948, de acuerdo con las provisiones del artículo 64 del citado instrumento, del cual envío copias certificadas anexas al presente mensaje.

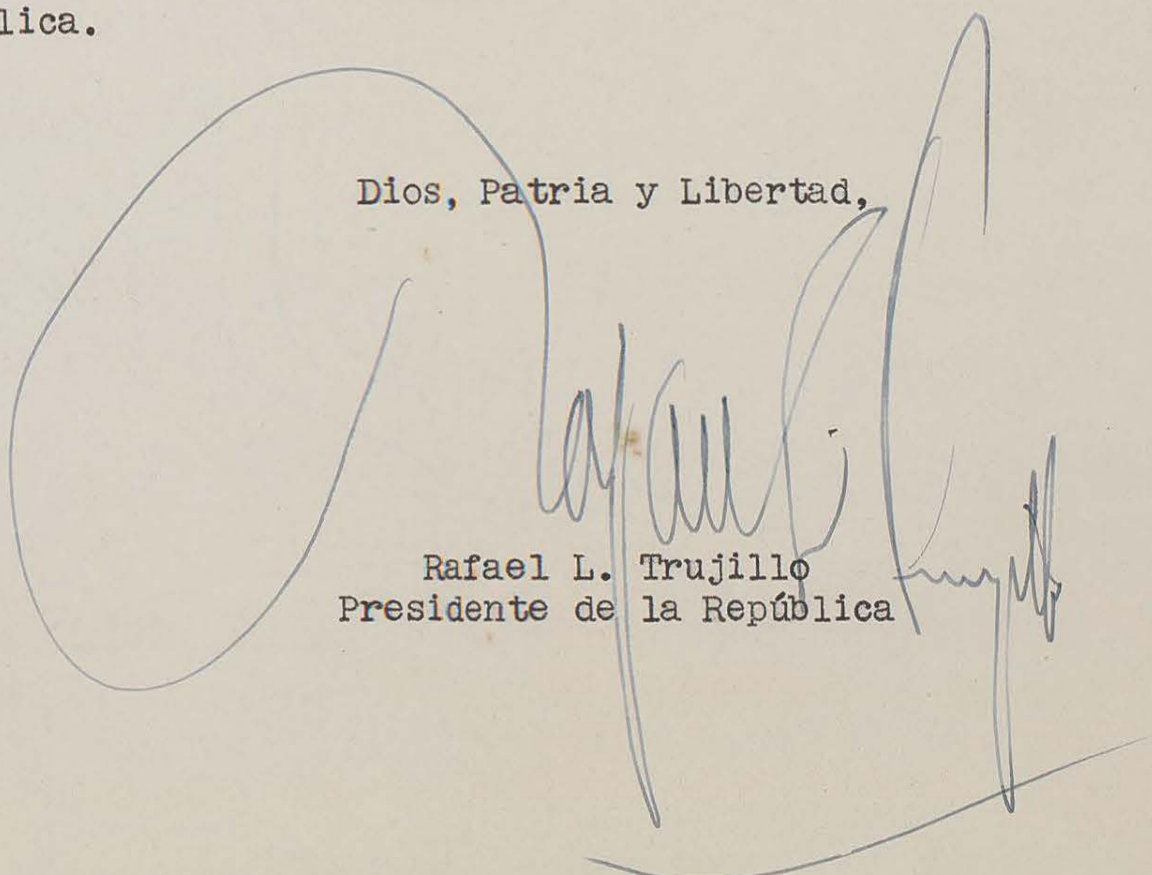
Este Convenio quedó vigente para los países que originariamente lo firmaron el día 10. de Julio de 1931, y tiene por principal objetivo el dejar establecidos principios y reglamentos con objeto de asegurar, como su nombre

81/10509

lo indica, la vida humana en el mar.

Dado el vigoroso impulso que ha adquirido en los últimos años el desarrollo de la marina mercante en nuestro país, estimo que sería particularmente ajustado a nuestras necesidades, así como que estaría de acuerdo con nuestra política de franca cooperación internacional, que el Congreso Nacional le imparta su aprobación sin reservas al Convenio que me honro en someter a la consideración del Honorable Congreso de la República.

Dios, Patria y Libertad,



Rafael L. Trujillo
Presidente de la República



REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE LA PRESIDENCIA

Núm. 21949

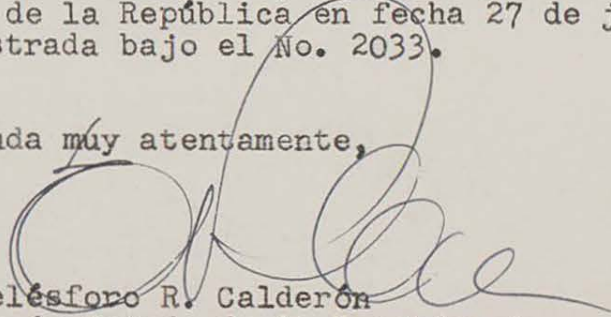
Ciudad Trujillo
Distrito de Santo Domingo
28 de junio de 1949.

Señor
Dr. M. de J. Troncoso de la Concha,
Presidente del Senado,
Ciudad.

Señor Presidente:

Cúpleme informar a Ud. que la Resolución del Congreso Nacional en cuya virtud se aprueba el Convenio Internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, fué promulgada por el Excelentísimo Señor Presidente de la República en fecha 27 de junio en curso, y registrada bajo el No. 2033.

Le saluda muy atentamente,



Teófilo R. Calderón
Secretario de Estado de la Presidencia

trc
am/rm



CAMARA DE DIPUTADOS DE LA REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA

Núm. 0111

Ciudad Trujillo,
Distrito de Santo Domingo,

31 JUN 1949

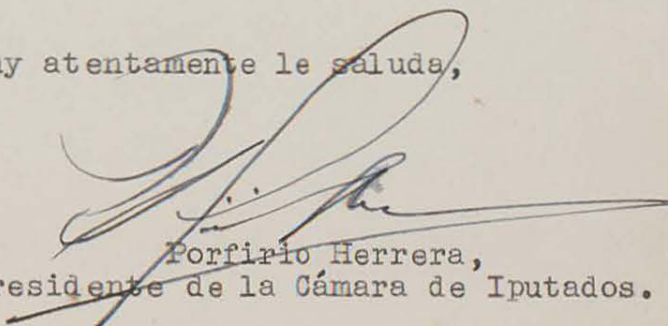
Señor doctor
M. de J. Troncoso de la Concha,
Presidente del Senado,
C i u d a d.

Señor Presidente:

Aviso a usted recibo de su oficio número 1367 de fecha lo. de Junio de 1949, junto al cual remitió usted a esta Cámara, la Resolución aprobatoria del Convenio Internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar.

Este asunto fué aprobado por la Cámara en sesión celebrada hoy, y remitido al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales de lugar.

Muy atentamente le saluda,


Porfirio Herrera,
Presidente de la Cámara de Diputados.

NN

61/10153

01367

Ciudad Trujillo
Distrito de Santo Domingo
10. de junio, 1949.

Señor Lic. Porfirio Herrera,
Presidente de la Cámara de Diputados,
SU DESPACHO.-

Señor Presidente:

Aprobado por el Senado en su sesión de esta misma fecha, pláceme remitir a usted, para los fines constitucionales, el proyecto de Resolución sobre la Seguridad de la Vida en Alta Mar.

Saludo a usted muy atentamente.



M. de J. Troncoso de la Concha,
Presidente del Senado.

dd

6/1/10152

Única Lectura
1º de junio de 1949



Señores Senadores:

Los miembros de la Comisión Permanente de Relaciones Exteriores cumplen por este medio el encargo de informar que han examinado y estudiado el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Alta Mar, sometido por el Poder Ejecutivo con mensaje de fecha 29 de marzo de 1949, así como el Reglamento relativo a dicho Convenio.

Este Convenio fué suscrito por dieciocho países en la ciudad de Londres, Inglaterra, el día 31 de mayo de 1929, al cual se adhirió la República Dominicana el 11 de Octubre del año pasado 1948.

Esta Comisión se permite recomendar al Senado ratifique en todas partes el mencionado instrumento internacional, por considerarlo ajustado a las necesidades de la República y conveniente a nuestra marina mercante, dado el vigoroso impulso que ésta ha adquirido en los últimos años.

Rafael Augusto Sánchez,
Presidente.

José A. Castellanos
Vicepresidente

Plibio Díaz
Secretario.

31 de mayo, 1949.-



EL CONGRESO NACIONAL

EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

VISTO el inciso 15 del artículo 33 de la Constitución de la República;

VISTOS el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida en Alta Mar, suscrito por diez y ocho países en Londres, Inglaterra, el 31 de Mayo de 1929, y al cual se adhirió la República Dominicana el 11 de Octubre de 1948, y el Reglamento anexo;

R E S U E L V E :

UNICO.- Aprobar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en Alta Mar, suscrito por diez y ocho países en Londres, Inglaterra, el 31 de Mayo de 1929, y al cual se adhirió la República Dominicana el 11 de Octubre de 1948, y el Reglamento anexo, que copiados a la letra dicen así:

CONVENIO PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

PREAMBULO

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

Considerando que el mejor medio de alcanzar este fin es la conclusión de un Convenio;

Han designado sus Plenipotenciarios, que, después de haberse comunicado sus plenos poderes, encontrados en buena y debida forma, han convenido las disposiciones siguientes:

CAPITULO I.- PRELIMINARES

Artículo 1o. Los Gobiernos contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones del presente Convenio, con objeto de aumentar

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 2

la seguridad de la vida humana en el mar, a dictar todos los reglamentos y a tomar cuantas medidas sean adecuadas para producir su pleno y completo efecto.

Las disposiciones del presente Convenio están completadas por un Reglamento contenido en el Anexo I que tiene igual valor y entra en vigor al mismo tiempo que el presente Convenio. Toda referencia al presente Convenio implica referencia simultánea al Reglamento anexo.

Artículo 2o.- APLICACIONES Y DEFINICIONES.- 1. Las disposiciones del presente Convenio se aplican en las condiciones siguientes a los buques pertenecientes a un país cuyo Gobierno sea contratante y a los buques que pertenezcan a regiones a las cuales el presente Convenio se aplique en virtud del artículo 62.

Capítulo II (Construcción): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales.

Capítulo III (Aparatos de salvamento): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales.

Capítulo IV (Radiotelegrafía): a todos los buques que efectúen viajes internacionales con excepción de los buques de carga de menos de 1600 toneladas de arqueo total.

Capítulo V (Seguridad de la navegación): a todos los buques cualquiera que sea el género de viajes.

Capítulo VI (Certificados): a todos los buques a los que se apliquen los capítulos II, III y IV.

2. Cada Capítulo define con más precisión las categorías de buques a los que se aplica, así como el alcance de las disposiciones que les son aplicables.

3. En el presente Convenio, salvo indicaciones expresamente contrarias:

a) Un buque se considera como perteneciente a un país cuando está

CONGRESO NACIONAL

Las disposiciones sobre la seguridad de la vida humana en el...

PAG. 21

ASUNTO

La seguridad de la vida humana es el fin, a través del cual se...

Artículo 20. - ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS. - I. Las atribuciones...

7- LEGISLATURA *Arzobispo* de 19 49

REGISTRADA AL No. *x 50*

an el folio *50* del libro letra *d*

y Decretos votados por el Senado

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

Ciudad Trujillo, *12* de *Junio* de *19* *x 19*

H. E. Peña

Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL
 Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida Humanan en el
 mar.

3

matriculado en un puerto del mismo.

PAG.

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

c) Un viaje internacional es un viaje entre un país al que se aplique el presente Convenio y un puerto situado fuera del país o inversamente; toda colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio que esté bajo soberanía o mandato se considera en este respecto como un país distinto.

d) Un buque se considera de pasaje si transporta más de 12 pasajeros.

e) La expresión "Reglas" designa las contenidas en el Anexo I.

4.- El presente Convenio, salvo indicación expresa contraria, no se aplica a los buques de guerra.

Artículo 3o.- CASO DE FUERZA MAYOR.- Todo buque que no esté sometido a las prescripciones del presente Convenio, al empezar un viaje cualquiera, no quedará sujeto a ellas con motivo de cualquier apartamiento del proyectado viaje, siempre que sea debido a mal tiempo o a cualquier otra causa de fuerza mayor.

Las personas que se encuentren a bordo de un buque por razón de fuerza mayor, o que se encuentren allí a consecuencia de la obligación impuesta al capitán de transportar náufragos u otras personas, no se tendrán en cuenta cuando se trate de aplicar al buque una prescripción cualquiera del presente Convenio.

CAPITULO II. CONSTRUCCION

Artículo 4o. BUQUES A LOS CUALES SE APLICA ESTE CAPITULO.- 1. Este Capítulo se aplica, salvo cuando existan disposiciones contrarias, a los buques nuevos de pasajes, afectos a viajes internacionales.

2.- Un buque de pasaje nuevo es todo buque cuya quilla se haya puesto el 1o. de julio de 1931, o posteriormente, o que se haya transformado para dedicarlo al servicio de pasaje en esa fecha o posteriormente .

CONGRESO NACIONAL

PAG.

Asignado en un punto del mismo.

b) La expresión "Administración" designa al Gobierno del país en que el punto está referido.
c) Un viaje internacional es un viaje entre un país al que se dirige el presente Gobierno y un país siendo éste el país o países; cada colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio por este país soberano a miras de someter en caso oportuno con un país extranjero.

d) En punto no conviene de punto al transcurso de 15 días.
e) La expresión "Leyes" designa las contenidas en el Anexo I.
f) El presente Gobierno, salvo indicación expresa contraria, no se aplica a los puntos de guerra.

Artículo 2º.- CASO DE FUERZA MAYOR.- Todo punto que no esté sometido a las prescripciones del presente Gobierno, si expiran un viaje cualquier no quedará sujeto a ellas con motivo de cualquier acontecimiento del presente viaje, siempre que sea debido a mal tiempo o a cualquier otra causa de fuerza mayor.

Las personas que se encuentran a bordo de un buque por razón de force majeure, no se tendrán en cuenta para fines de aplicación de las prescripciones contenidas en el presente artículo.

7- LEGISLATURA
Ley de 19 X 19

REGISTRADA AL No. X 50

an el folio..... del libro letra.....

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de.....

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

por línea.

Chantal Trujillo

Jefe de las Oficinas del Senado

19 X 19



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG.

Los demás buques de pasaje se consideran como buques de pasaje ya ⁴ existentes.

3. La Administración de un país cualquiera, si juzga que la derrota seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la aplicación de las prescripciones de este Capítulo no sea razonable ni necesaria, puede dispensar de tales prescripciones a los buques o a las categorías de buques, pertenecientes al propio país, que, durante su viaje, no se alejen más de 20 millas marinas de la tierra más próxima.

4. En el caso de que un buque de pasaje, durante su viaje, no se aleje más de 200 millas marinas de la tierra más próxima, la Administración a que pertenezca el barco podrá suavizar las prescripciones de las reglas IX, X, XV y XIX, caso de poderse demostrar, a satisfacción de la Administración, que la aplicación de estas prescripciones no es ni razonable ni prácticamente realizable.

5. En el caso de buques de pasajes ya existentes que efectúen viajes internacionales y no satisfagan ya las prescripciones del presente Capítulo relativas a los buques nuevos de pasaje, las medidas que deberán tomarse se determinarán por la Administración del país a que pertenezcan, con objeto de obtener una seguridad mayor en los puntos en que razonable y realmente sea posible.

6 En el caso de buques de pasaje que efectúen viajes internacionales, utilizados para transportes especiales de gran número de pasajeros, sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, la Administración de un país cualquiera, si juzga que es prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente Capítulo, podrá dispensar de ellas a buques de esa clase que le pertenezcan bajo las siguientes condiciones:

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

CONGRESO NACIONAL

Los señores Senadores de la República de la vida pasada en el...

PAG.

ASUNTO

Los señores Senadores de la República de la vida pasada en el...

La Administración de esta República, al juzgar que la detención...

Las facultades del viaje son de la naturaleza que la aplicación...

de las prescripciones de este Decreto no son responsables ni...

de las facultades de estos prescriptores y los puntos de las...

formas de viajes, pertenecientes al propio país, en, durante su viaje...

no se refieren más de 50 millas dentro de la tierra más próxima...

En el caso de que un punto de viaje, durante su viaje, no se refiera...

más de 200 millas dentro de la tierra más próxima, la Administración...

que pertenecen al país podrá examinar las prescripciones de las...

de la Ley y de la Ley, caso de haberse ocurrido, a continuación de la...

excepción, que la aplicación de estas prescripciones no es ni responsable...

ni responsable realizable.

En el caso de que un punto de viaje se extienda por el mismo viaje...

internacionales y no estén en las prescripciones del presente...

de las facultades de los puntos de viaje, las medidas que deberán...

deberán ser determinadas por la Administración del país a que pertenecen...

de las facultades de los puntos de viaje en los puntos en que reside...

2ª LEGISLATURA
 REGISTRADA AL NO. 50
 en el folio 50
 de asientos de Leyes, Resoluciones
 y Decretos votados por el Senado
 y consta de 50 folios
 hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

Senado
 Ciudad Trujillo, República Dominicana
 19 de Mayo de 1919
 L. de las Ordenes del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 5

b) Deben tomarse medidas para formular prescripciones generales que se aplicarán al caso particular de este género de tráfico. Estas prescripciones se formularán de acuerdo con los otros Gobiernos contratantes, si los hay, que pudieran estar directamente interesados en el transporte de esos pasajeros.

7. El presente Capítulo no se aplica a los buques desprovistos de propulsión mecánica, ni a los buques de madera de construcción primitiva, como faluchos, juncos etc.

Artículo 50.- COMPARTIMENTADO ESTANCO DE LOS BUQUES. 1. Los buques se subdividirán tan eficazmente como sea posible, teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a que se destinen. Las disposiciones relativas al compartimentado están determinadas por los artículos y reglas siguientes.

2. El grado de subdivisión asegurado por la aplicación de estas reglas, varía con la eslora del buque y el servicio a que se dedique, de manera que la subdivisión más elevada corresponde a los buques de mayor eslora, esencialmente afectos al transporte de pasajeros.

3. Las reglas I a V indican el procedimiento que se debe seguir para determinar el grado de subdivisión aplicable a un buque.

4. Para que el grado de subdivisión prescrito sea respetado, se asignará al buque, y se marcará en su costado exterior, una línea de carga, correspondiente al calado que se apruebe como adecuado a la subdivisión. Si hay en el buque espacios destinados a servir indistintamente a pasajeros o a carga, se podrá, si lo solicita el armador, asignarle y trazar en el costado externo una o varias líneas adicionales de carga, correspondientes a los distintos calados de subdivisión que la Administración apruebe para las diferentes condiciones del servicio. El franco-bordo correspondiente a cada una de estas líneas de carga y las condiciones del servicio a las que afecte, se indicarán de una manera precisa en el certificado de seguridad. Las líneas de

dd

CONGRESO NACIONAL

Res. 1949-1949 sobre la Seguridad de la Vida Humana en el...

PAG. 5

ASUNTO

b) Deben tomarse medidas para fomentar prescripciones genera-
 les que se aplicarán al caso particular de este género de edificios. En
 las prescripciones se formarán de acuerdo con los casos habituales con-
 siderados, en los que, que pudieran estar directamente interesados en
 el transporte de esos pasajeros.

7. El presente capítulo no se aplica a los buques de pesquerías
 de propulsión mecánica, ni a los buques de guerra de construcción pri-
 vativa, como también, juncos etc.

Artículo 50. - COMPARTIMIENTO ESTANCO DE LOS BUQUES. 1. Los
 buques se subdividirán tan eficazmente como sea posible, teniendo en
 cuenta la naturaleza del servicio a que se destinan. Las disposiciones
 relativas al compartimentado serán determinadas por los artículos y re-
 glas siguientes.

2. El grado de subdivisión requerido por la aplicación de estas
 reglas, variará con la altura del buque y el servicio a que se dedique,
 de manera que la subdivisión más elevada corresponda a los buques de
 mayor altura, especialmente respecto al transporte de pasajeros.

3. Las reglas 1 a 7 incluyen el procedimiento que se debe se-
 guir para determinar el grado de subdivisión aplicable a un buque.
 En el caso de subdivisión prescrita sea respectiva,
 que, y se marcará en su costado exterior, una línea
 que indique al lado que se abre como abanico a la
 izquierda en el punto de división de la línea de división
 y a la derecha, se podrá, en el caso de varias líneas de división
 para las diferentes condiciones del ar-
 tículo a las que alude, se indicará
 el número de seguridad. Las líneas de

7: LEGISLATIVA
REGISTRADA AL No. X520
Ley de 1949

en el folio del libro letra:
 No. 520 de asientos de Leyes, Resoluciones
 y Decretos votados por el Senado
 Y consta de Ciencias de
 hojas escritas en máquina a razón de dos espacios
 por línea.
 Ciudad Trujillo,
 Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Rés. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 6

carga de subdivisión se marcarán e inscribirán según el método prescrito por la regla VII.

Artículo 6o.- MAMPAROS DE PROA Y POPA, MAMPAROS DE LA CAMARA DE MAQUINAS, TUNELES DE LOS EJES ETC.- En todo buque habrá mamparos estancos a proa y a popa, y en las extremidades de la cámara de máquinas y en los buques de hélices habrá túneles estancos para los ejes, o compartimientos equivalentes, todo ello de acuerdo con las prescripciones de la regla VI.

Artículo 7o. CONSTRUCCION, PRUEBAS etc.- Las reglas VIII a XIII inclusive, y las XV a XXI, ambas comprendidas, contienen las prescripciones relativas:

a) A la construcción y pruebas de los mamparos estancos, dobles fondos, cubiertas estancas, aberturas de escotillas, conductos de ventilación, mamparos contra incendios etc.

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

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

d) A los medios de salida de los compartimientos estancos.

e) A los elementos de achique; y

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

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

Artículo 9o.- ANOTACIONES EN EL CUADERNO DE BITACORA. Se inscribirá en el cuaderno de bitácora el cierre y apertura de las puertas

dd

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la seguridad de la vida humana en el mar.

PAG. 6

ASUNTO

Artículo 60. - MANDAMOS QUE EN LOS CASOS DE EMERGENCIAS, EN LOS QUE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR ESTE EN PELIGRO, SE PUEDA APLICAR EL PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIAS ESTABLECIDO EN LA LEY NÚMERO 111 DEL 19 DE AGOSTO DE 1984.

Artículo 61. - MANDAMOS QUE EN LOS CASOS DE EMERGENCIAS, EN LOS QUE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR ESTE EN PELIGRO, SE PUEDA APLICAR EL PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIAS ESTABLECIDO EN LA LEY NÚMERO 111 DEL 19 DE AGOSTO DE 1984.

Artículo 62. - MANDAMOS QUE EN LOS CASOS DE EMERGENCIAS, EN LOS QUE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR ESTE EN PELIGRO, SE PUEDA APLICAR EL PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIAS ESTABLECIDO EN LA LEY NÚMERO 111 DEL 19 DE AGOSTO DE 1984.

Artículo 63. - MANDAMOS QUE EN LOS CASOS DE EMERGENCIAS, EN LOS QUE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR ESTE EN PELIGRO, SE PUEDA APLICAR EL PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIAS ESTABLECIDO EN LA LEY NÚMERO 111 DEL 19 DE AGOSTO DE 1984.

7^o LEGISLATURA *Quinto de 1989*
REGISTRADA AL No. *1509*

en el folio *50* del libro letra *A*
No. *50* de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado
y consta de *dos* hojas escritas en máquina a razón de dos espacios
interlineales
Ciudad Trujillo, *19* de *Agosto* de *1989*
J. P. Duarte
Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 7

estancas etc., así como todos los ejercicios e inspecciones, en la medida especificada por la regla XIV.

Artículo 10.- INSPECCIONES INICIALES Y SUCESIVAS DE LOS BUQUES.

Los principios generales que deben regir la inspección de los buques nuevos o existentes por lo que al casco se refiere, las calderas y máquinas principales y auxiliares y al armamento están indicados en la regla XXII. Cada Gobierno contratante se obliga:

1) a dictar reglamentos detallados de conformidad con los principios generales, o a modificar su reglamentación existente para ponerla de acuerdo con estos principios;

2) a asegurar la aplicación de esos reglamentos.

En general, los mencionados reglamentos de detalle deben establecerse de modo que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el buque sea adecuado al servicio á que se le destina.

CAPITULO III. APARATOS DE SALVAMENTO ETC.

Artículo 11.- DEFINICIONES. En este Capítulo:

a) La expresión "buque nuevo" designa un buque cuya quilla se ha puesto el 1.º de julio de 1931, o después de esta fecha; los demás buques se califican como "buques existentes".

b) La expresión "viaje internacional corto", designa un viaje internacional durante el cual el buque no se aleje más de 200 millas de la costa más próxima.

c) La expresión "aparato flotante", designa a los asientos y sillas flotantes de cubierta, o a cualquier otro elemento flotante con excepción de las embarcaciones, chalecos salvavidas y boyas de salvamento.

Artículo 12. APLICACION. 1.- El presente Capítulo se aplica, salvo en los casos en que se disponga otra cosa, a los buques nuevos de pasaje de propulsión mecánica, que efectúen viajes internacionales.

2) En los artículos 13, 14, 19 y 25 se fijan prescripciones

CONGRESO NACIONAL

Los señores Diputados y Senadores de la República de la vida pasada en el...

PAG. 7

ASUNTO

...en sus principios generales que deben regir la ejecución de los presupuestos o existentes por lo que al caso se refieren, las calderas y las plantas principales y auxiliares y el armamento están indicados en la...

Artículo 10. - INSPECCIONES INICIALES Y SUCESIVAS DE LOS PRESUPUESTOS

Los principios generales que deben regir la ejecución de los presupuestos o existentes por lo que al caso se refieren, las calderas y las plantas principales y auxiliares y el armamento están indicados en la...

Artículo 11. - DECRETOS. En este capítulo:

1) a dictar reglamentos detallados de conformidad con las principales generales, o a modificar en reglamentación existente para honrar de acuerdo con estos principios;

2) a asegurar la aplicación de esos reglamentos.

En general, los mencionados reglamentos de detalle deben establecerse de modo que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el presupuesto sea adecuado al servicio a que se le destinan.

Artículo 12. - DECRETOS. En este capítulo:

a) la expresión "nuevas leyes" designa un presupuesto cuya copia se ha...

7. LEGISLATURA

REGISTRADA AL No. 4589

en el folio 52 del libro letra A

No. 52 de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de 21 hojas escritas en máquina a razón de dos espaldas

Ciudad Trujillo, República Dominicana, 19 de Mayo de 1931

Lele de los Diputados del Senado

[Firma]



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG.

8

especiales para los buques de pasaje nuevos que efectúen viajes internacionales cortos.

3. La Administración de un país cualquiera, si cree que la derrota seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la aplicación de la totalidad de las prescripciones del presente Capítulo no sea razonable ni necesaria, podrá dispensar de ellas, en la proporción correspondiente a buques determinados o a categorías de buques pertenecientes al propio país, que, durante su viaje, no se elejen más de 200 millas de la costa más próxima.

4. En el caso de buques de pasaje ya existentes de propulsión mecánica, que efectúen viajes internacionales y no satisfagan actualmente a las prescripciones del presente Capítulo relativas a buques nuevos de pasaje, la Administración del país a que pertenezcan deberá tomar medidas oportunas para que, en lo posible y razonable, se apliquen lo más tarde el 1.º de julio de 1931, los principios generales expuestos en el artículo 13 y las demás prescripciones del presente Capítulo.

5. Para los buques de pasaje de propulsión mecánica, que realicen viajes internacionales y que se utilicen para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, cualquier Administración podrá, si juzga prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente Capítulo, dispensar de ellas a los buques de que se trate, en las siguientes condiciones:

a) En la mayor proporción compatible con las condiciones del tráfico, se aplicarán las prescripciones relativas a las embarcaciones salvavidas y otros aparatos de salvamento, así como la protección contra incendios.

b) Todas estas embarcaciones y aparatos salvavidas tendrán que estar rápidamente disponibles en el sentido del artículo 13.

CONGRESO NACIONAL

Las. Antecedentes sobre la legislación de la Vía Aérea
en el país.

PAG.

ASUNTO

especiales para los países de pasaje nuevos que efectúen viajes inter-
nacionales ciertos.

3. La Administración de un país cualquiera, al creer que la de-
trata seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la
aplicación de la totalidad de las prescripciones del presente Capítulo
no sea razonable ni necesaria, podrá disponer de ellas, en la propor-
ción correspondiente a países determinados o a categorías de países
pertenecientes al propio país, que, durante su viaje, no se alejen más
de 200 millas de la costa más próxima.

4. En el caso de países de pasaje ya existentes de propulsión
mecánica, que efectúen viajes internacionales y no satisfagan actual-
mente a las prescripciones del presente Capítulo relativas a países
nuevos de pasaje, la Administración del país a que pertenecen deberá
tomar medidas especiales para que, en la medida y medida que sea posi-
ble, cuando se trate de la. de julio de 1931, las prescripciones generales
expuestas en el artículo 13 y las demás prescripciones del presente
Capítulo.

5. Para los países de pasaje de propulsión mecánica, que res-

7. LEGISLATURA Ord. de 1949

REGISTRADA AL No. X 500

en el folio... del libro letra...

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por Senado

y consta de... *Siempre el caso*

hojas escritas en máquina a ración de dos espacios

Ciudad Trujillo, de... *Trujillo 1949*

J. F. Duarte
Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG.

9

c) Habrá un chaleco salvavidas para cada persona que se encuentre a bordo.

d) Se adoptarán disposiciones para formular prescripciones generales que deban aplicarse al caso particular de este género de tráfico. Tales prescripciones se formularán de acuerdo con las de los demás Gobiernos contratantes, si los hay, que puedan estar interesados directamente en el transporte de esos pasajeros.

Artículo 13. EMBARCACIONES DE SALVAMENTO Y APARATOS FLOTANTES. Los principios generales que regulan el armamento de los botes salvavidas y aparatos flotantes de un buque sometido a las prescripciones del presente Capítulo, se refieren a la disponibilidad inmediata en caso de urgencia y a que sean adecuados.

1. Para estar rápidamente disponibles, los botes salvavidas y aparatos flotantes deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Se les podrá echar al agua segura y rápidamente, aun en condiciones desfavorables de balanceo y cabeceo;

b) Será posible embarcar a los pasajeros en los botes rápidamente y en buen orden;

c) La instalación de cada bote y de cada aparato flotante debe ser tal que no impida la maniobra de los demás botes y aparatos flotantes.

2. Para ser adecuado el armamento del buque por lo que atañe a botes salvavidas y aparatos flotantes, cumplirá las siguientes condiciones:

a) Salvo las prescripciones del párrafo b) del presente apartado, habrá en los botes un sitio por cada persona que se halle a bordo, y además, aparatos flotantes para el 25 por 100 de las personas que se encuentren en el buque.

b) En los buques de pasaje que efectúen viajes internacionales cortos, se instalarán botes de manera que satisfagan las pres-

dd

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 10

cripciones insertas en el cuadro que figura en la regla XXXIX; además habrá aparatos flotantes en cantidad suficiente para que el conjunto de los botes y de los aparatos flotantes puedan alojar a la totalidad de las personas que haya a bordo, según se dice en la regla XXXVIII. Por último, habrá aparatos flotantes para el 10 por 100 de las personas que estén a bordo.

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

Artículo 14. CONDICIONES PARA QUE LOS APARATOS DE SALVAMENTO SEAN ADECUADOS Y ESTEN RAPIDAMENTE DISPONIBLES. Con el fin de realizar los principios establecidos en el artículo 13, para que los elementos de salvamento sean adecuados y se pueda rápidamente disponer de ellos, tales elementos satisfarán las prescripciones de las reglas XXXVIII, XXXVIII I y XXXIX.

Artículo 15. MODELOS REGLAMENTARIOS DE BOTES. BALSAS DE SALVAMENTO, APARATOS FLOTADORES. Todas las embarcaciones salvavidas, las balsas de salvamento y los aparatos flotantes, satisfarán las condiciones fijadas por el presente CONVENIO, así como por las reglas XXIV a XXIX ambas inclusive.

Artículo 16. CONSTRUCCION DE LOS BOTES. Todos los botes estarán bien contruidos, y tendrán formas y proporciones que les aseguren una gran estabilidad en la mar y una línea de flotación u obra muerta suficiente, cuando se encuentren cargados con todas las personas que deban llevar, y todo su armamento.

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

Artículo 17. ACCESO DE LOS PASAJEROS A LOS BOTES. Se adoptarán disposiciones convenientes para permitir el acceso de los pasajeros en los botes, desde la cubierta de embarque. Además, habrá una es-

dd

CONGRESO NACIONAL

PAG

ASIENTO

[Faint, illegible text from the reverse side of the page]

7^a LEGISLATURA *Artículo 19 X 9*

REGISTRADA AL No. *X 50*

en el folio *50* del libro letra *A*

y Decretos votados por el Senado

y consta de *cinco* folios

hojas escritas en máquina a razón de dos esquadras

Ciudad Trujillo, *19* de *Junio* de *19* X *9*

Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 11

cala adecuada en cada par de pescantes.

Artículo 18. CAPACIDAD DE LOS BOTES Y BALSAS DE SALVAMENTO. El número de personas que podrá llevar un bote de uno de los modelos reglamentarios, o una balsa aprobada de salvamento, o un aparato flotante, y las condiciones para poder aprobar una balsa de salvamento o un aparato flotante, se determinarán de acuerdo con las reglas XXX a XXXV, ambas inclusive.

Artículo 19. ARMAMENTO DE LOS BOTES Y BALSAS DE SALVAMENTO. La regla XXXVI fija el armamento de los botes y balsas de salvamento.

Artículo 20. CHALECOS Y BOYAS SALVAVIDAS. 1.- Todos los buques a los que se aplica el presente Capítulo tendrán, para cada persona que se encuentre a bordo, un chaleco salvavidas de un modelo aprobado por la Administración, y además, un número conveniente de chalecos especiales para niños, a menos que los chalecos precedentes puedan ajustarse a la talla de los niños.

2. Todos los buques tendrán asimismo boyas salvavidas de un modelo aprobado según se ha dicho antes y cuyo número queda fijado en la regla XL.

3. Ninguna Administración aprobará un chaleco o una boya salvavidas, más que si satisface las prescripciones de la regla XL, aplicables a los chalecos o a las boyas de salvamento según el caso.

4. En el presente artículo la expresión "chalecos salvavidas" se extiende a todo artificio capaz de aplicarse al cuerpo, con la flotabilidad de un chaleco salvavidas reglamentario.

Artículo 21. CIRCULACION DE LAS PERSONAS. ALUMBRADO DE SOCORRO. 1.- Se tomarán disposiciones apropiadas para la entrada y la salida de los distintos compartimientos, cubiertas etc.

2. Se dispondrá un alumbrado eléctrico, o de otra clase, suficiente para satisfacer todas las exigencias de la seguridad, en las distintas partes del buque, y particularmente en las cubiertas donde

CONGRESO NACIONAL

Las aperturas de la sesión de la tarde serán en el
a las 8:00 p.m.

PAG. 11

ASUNTO

Esta abogada en cada por de personas.

Artículo 18. OPORTUNIDAD DE LOS VOTOS Y BALAS DE VOTACION. El número de personas que podrá llevar un voto de las votaciones regulares, o una balas oportuna de salvamento, o un aperturas de sesión, y las condiciones para poder ejercer una balas de salvamento o un aperturas de sesión, se determinarán de acuerdo con las reglas XIX y XXV, ambas inclusive.

Artículo 19. BALAS DE LOS VOTOS Y BALAS DE VOTACION. La regla XXXVI lista el momento de los votos y balas de salvamento.

Artículo 20. OPORTUNIDAD Y BALAS SALVADAS. 1.- Todos los votos que los que se aplican al presente artículo también, para cada persona que se encuentre a bordo, en el caso de salvación de un modelo aprobado por la Administración y demás, en el momento conveniente de las votaciones especiales para fines, a menos que los votos precedentes quedan anulados a la salida de los votos.

2. Todos los votos tendrán carácter de votos salvados en un modelo aprobado según se ha dicho antes y cuyo número queda fijado en la regla 11.

Administración aprobada en el caso de una vez salvadas
 con las prescripciones de la regla XI, aplicables a
 los votos de salvamento según el caso.

El artículo la expresión "votos salvados" se
 aplico antes de aplicarse al cuerpo, con la intención
 de salvación de las personas. ALABRADO DE SEÑORES. 1.-
 para la entrada y la salida de los
 de la clase, allí donde
 de la seguridad, en las distintas
 en las ciudades donde

2- LEGISLATURA
REGISTRADA AL No. X 5570
del 19 de 19 X 19

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

Y consta de 19
hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

Ciudad Trujillo

19 de las Oficinas del Senado

[Handwritten Signature]



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 12

se encuentren los botes salvavidas. En los buques en que la cubierta de botes está a más de 9 metros 15 (30 pies) de la flotación que corresponde al calado mínimo en la mar, se arbitrarán medios para alumbrar los botes desde el buque, y a lo largo del costado, antes o inmediatamente después de la maniobra de echarlos al agua. Se dispondrá de un manantial de energía autónomo capaz de alimentar, en caso de necesidad, los aparatos de este alumbrado de seguridad, y situado en las regiones superiores del buque por encima de la cubierta de compartimentado.

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

Artículo 22.- PERSONAL PATENTADO Y NO PATENTADO EN LOS BOTES. 1. En todo buque al que se aplique el presente Capítulo, por cada bote o balsa salvavidas, instalado para cumplir las prescripciones del propio Capítulo, habrá cierta cantidad de personal patentado, determinado por las prescripciones de la regla XLI, referentes al bote o balsa de salvamento de que se trate.

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

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

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

Artículo 23. APARATO PORTAAMARRAS. Todo buque al que se aplique este Capítulo irá provisto de un aparato portaamarras, del modelo aprobado por la Administración.

CONGRESO NACIONAL

Las disposiciones sobre la seguridad de la vida humana en el...

PAG. 13

ASUNTO

en encontrar los botes salvavidas. En los buques en que la custodia de los botes sea a más de 2 metros (20 pies) de la distancia que corresponda al estado mínimo en la mar, se exhibirán medios para asegurar los botes desde el puente, y a lo largo del costado, antes o inmediatamente después de la maniobra de echárselos al agua. Se dispondrá de un manual de energía autónoma capaz de alimentar, en caso de necesidad, los aparatos con de este sistema de seguridad, y situado en las regiones superiores del puente por encima de la cubierta de compartimiento.

2. La salida de cada compartimiento ocupado por los pasajeros o la dotación se exhibirá constantemente con un farol de socorro. Estos faroles de socorro se alimentarán con el manual autónomo provisto en el apartado superior, caso de fallar el servicio del manual normal de energía para el alumbrado del puente.

Artículo 21. - PERSONAL ENTRENADO Y NO ENTRENADO EN LOS BOTES. 1. En todo buque si que se aplica el presente Capítulo, por cada bote o botes salvavidas, instalado para cumplir las prescripciones del propio Capítulo, habrá cierta cantidad de personal entrenado, determinado por las prescripciones de la regla XII, referentes al bote o botes de salvamento de que se trata.

El bote de salvamento se encontrará en libertad, según las circunstancias, en el momento de salir al agua, y el personal entrenado que se encuentre en el bote o botes de salvamento, deberá estar en condiciones de salir al agua en cualquier momento.



7-
REGISTRADA AL No. 52
del libro letra...
de sesiones de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado
Fecha de...
Cada Trujillo, J. P. de...
Jefe de las Oficinas del Senado
19 19

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 13

Artículo 24.- MERCANCIAS PELIGROSAS. MEDIDAS CONTRA INCENDIOS.

1.- Queda prohibido embarcar como lastre o como carga materias susceptibles de poner en peligro la vida de los pasajeros o la seguridad del buque, aisladamente o en conjunto, por su naturaleza, su cantidad o su acondicionamiento.

Esta prohibición no se aplica ni al material destinado a las señales de auxilio del mismo buque, ni a los abastecimientos navales o militares para el servicio del Estado en las condiciones en que el transporte de esos abastecimientos esté autorizado por la Administración.

La determinación de las materias que se deben considerar peligrosas, y la indicación de las precauciones obligatorias que habrá que tomar respecto a su embalaje o acondicionamiento, serán objeto de instrucciones oficiales y periódicas por parte de cada Administración.

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

Artículo 25.- ZAFARRANCHO DE ALARMA Y EJERCICIOS.

Se asignará un cargo especial de zafarranchos a cada hombre de la tripulación.

El rol o lista de la dotación para el caso de alarma, reproducirá todas las obligaciones de los cargos especiales, y singularmente indicará el sitio a que cada cual deberá dirigirse y las funciones que allí tendrá que desempeñar.

Antes de hacerse a la mar, se redactará y se pondrá al día la lista, permitiendo a la autoridad competente comprobar su existencia, Se expondrá bien a la vista, en varios sitios del buque, y particularmente en los locales destinados a la dotación.

Las reglas XLIV y XLV prescriben las condiciones en que se procederá a las asambleas y ejercicios de la tripulación.

CAPITULO IV. RADIOTELEGRAFIA

Artículo 26.- APLICACION.-1.

El presente Capítulo se aplica a todos los buques que efectúen viajes internacionales, exceptuando los

dd

CONGRESO NACIONAL

Item. aprobatoria sobre la seguridad de las vías marítimas en el mar.

PAG. 13

ASUNTO

Artículo 20. - MEDIDAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA CONTRA INCENDIOS.

1. - Queda prohibido embarcar como pasaje o como carga materias susceptibles de poner en peligro la vida de los pasajeros o la seguridad del buque, aisladamente o en conjunto, por su naturaleza, su cantidad o su acondicionamiento.

Esta prohibición no se aplica al material destinado a las salas de auxilio del mismo buque, ni a los abastecimientos de víveres o medicamentos para el servicio del estado en las condiciones en que el transporte de esos abastecimientos esté autorizado por la Administración.

La determinación de las materias que se deben considerar peligrosas, y la indicación de las precauciones obligatorias que habrá que tomar respecto a su embalaje o acondicionamiento, serán objeto de instrucciones oficiales y periódicas por parte de cada Administración.

2. - La regla XIII indica las disposiciones que hay que tomar para el acondicionamiento y extinción del incendio.

Artículo 21. - EMBAJADOR DE ALABAMA Y ALABAMA. Se asignará un cargo especial de embajador a cada hombre de la tripulación.

El rol o lista de la dotación para el caso de alarmas, reproducirá las indicaciones de los cargos especiales, y asignará un cargo especial de embajador a cada hombre de la tripulación.

3. - La regla XIV indica las disposiciones que hay que tomar para el acondicionamiento y extinción del incendio.

4. - La regla XV indica las disposiciones que hay que tomar para el acondicionamiento y extinción del incendio.

5. - La regla XVI indica las disposiciones que hay que tomar para el acondicionamiento y extinción del incendio.

7- LEGISLATURA CADA 19 X 9

REGISTRADA AL No. 450

en el folio del libro letra

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

Cienfuegos

Y copia de los escritos en máquina a razón de dos expedientes

de

Cuba Trujillo

No. de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

14
 PAG.

buques de carga de menos de 1600 toneladas de arqueos total.

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

Artículo 27. INSTALACION DE APARATOS RADIOTELEGRAFICOS.. 1. Todos los buques a los que se aplique el presente Capítulo, si no están exceptuados en virtud del artículo 28, deberán estar provistos de una instalación radiotelegráfica, de acuerdo con las disposiciones del artículo 31, según se indica a continuación:

a) Todos los buques de pasaje, cualesquiera que sean sus dimensiones.

b) Todos los buques de carga de 1600 toneladas de arqueos total y más.

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

Artículo 28. EXCEPCIONES DE LAS PRESCRIPCIONES DEL ARTICULO 27.

1. La Administración de un país cualquiera, si por la derrota seguida y las condiciones del viaje, cree que una instalación radiotelegráfica no es ni razonable ni necesaria, podrá exceptuar de las prescripciones del artículo 27 a los buques que le pertenezcan.

I. Buques de pasaje:

a) Ciertos buques de pasaje, individualmente o por categorías, cuando en el transcurso de su viaje:

i) no se alejen más de 20 millas de la costa más próxima, o

ii) no efectúen una travesía de más de 200 millas en alta mar, entre dos puertos consecutivos;

b) ciertos buques de pasaje que naveguen exclusivamente más acá

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO

PAG. 14

... de cargo de menos de 1000 toneladas de aguas fecales.

... Para la aplicación del presente artículo, todo agua que no sea de pañoje en un punto de carga.

Artículo 27. INSTALACION DE APARATOS BACTERIOLOGICOS. 1. En los lugares a los que se aplica el presente artículo, el que estén equipados en virtud del artículo 26, deberán estar provistos de una instalación bacteriológica, de acuerdo con las disposiciones del artículo 21, según se indica a continuación:

a) Todos los puntos de pañoje, colectores que sean sus diámetros.

b) Todos los puntos de carga de 1000 toneladas de aguas fecales.

Y más.

2. La Administración de saneamiento para este artículo por lo tanto la aplicación de las disposiciones del artículo 1 y 2) precedentes, a los puntos de carga de agua de 2000 toneladas de aguas fecales, referidos al artículo 26, durante un período de tiempo que no sea de cinco años, a partir de la fecha en que entre en vigor el presente artículo.



7^o LEGISLATURA Ord. 19 X 9

REGISTRADA AL No. 450

en el folio 50 del libro letra Q

de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

7 cartas de Cienzo de la

letras escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, de Junio 19 X 9

J. P. Chavira

Jefe de las Oficinas del Senado

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar

ASUNTO

PAG. 15

de las zonas cuyos límites están determinados en el anexo del presente artículo.

II. Buques de carga:

Ciertos buques de carga, individualmente o por categorías, que durante su viaje no se alejen más de 150 millas de la costa más próxima.

2. La Administración de cualquier país, por otra parte, podrá exceptuar a los buques que le pertenezcan y estén comprendidos en las categorías siguientes:

I. Las barcazas y los buques de vela existentes.

Por buque de vela existentes se entenderá el buque de vela cuya quilla se haya puesto el 1.º de julio de 1931 o antes.

II. Los barcos de construcción primitiva, como faluchos, juncos etc. si es prácticamente imposible proveerlos de una instalación radiotelegráfica.

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

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

2. La parte del Golfo de Tartaria y del Mar de Okhotsk, que interese los viajes efectuados entre los puertos de Hokkaido y los del Sakhalin japonés.

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

4. El Mar Amarillo al Norte de los 37º. de latitud Norte.

CONGRESO NACIONAL

Las autoridades sobre la seguridad de la vida humana en el...

ASUNTO

PAG

12

de las zonas cuyos límites están determinados en el mismo del presente artículo.
II. Buena de carga:
Ciertos buques de carga, individualmente o por categorías, que durante su viaje no se alejen más de 100 millas de la costa más próxima...
I. Los buques y los puertos de vela existentes...
II. Los buques de construcción primitiva, como chinchorros, juncos etc. si es razonablemente imposible proporcionarles de una instalación...
III. Los buques que no realicen normalmente viajes internacionales, pero que, en circunstancias excepcionales, estén obligados a abandonar su viaje de esta naturaleza.

2- LEGISLATIVA

REGISTRADA AL No. 1500

an el folio 50 del libro letra A

de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de 19 artículos

hechos escritos en máquina a razón de dos espacios

Publicados

Catal Trujillo

de la Oficina del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res aprobatoria sobre la seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG.

16

5. El Estrecho de Formosa, limitado al Norte por una línea trazada desde la punta Syauki (Fuki Kaku) hasta Futchú, y al Sur, por una línea trazada desde South Cape (punta Sur de Formosa) hasta Hong Kong.

6. La zona comprendida entre los siguientes límites:

El paralelo de los 10o. de latitud Norte, a partir de los 94o. de longitud Este hasta la costa asiática, la costa de Asia hasta Saigón (Cabo Tiwan), las líneas rectas trazadas entre el Cabo Tiwan, los 4o. 30' de latitud Norte, los 110o. de longitud Este, la punta meridional de la isla Palaván, la isla Palmas (Miangas), el Ecuador entre los 140 grados y los 148 grados de longitud Este, los 10o. de latitud Sur, los 148o. de longitud Este, el Cabo York, la costa Norte de Australia desde el Cabo York hasta Puerto Darwin (Cabo Charles), las líneas rectas trazadas entre el Cabo Charles, Ashomore Reef (East Island), los 10o. de latitud Sur, los 109o. de longitud Este, Christmas Island, los 2o. de latitud Norte, los 94o. de longitud Este, los 10o. de latitud Norte, los 94o. de longitud Este, fuera de la jurisdicción territorial de Australia y de los Estados Unidos de América.

7. El Mar Caribe, fuera de la jurisdicción territorial de los Estados Unidos de América, en lo referente a los viajes efectuados por los barcos de vela solamente.

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

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

10. La parte del Océano Indico que comprende los viajes efectuados entre los puertos de Madagascar, Reunión e Islas Mauricio.

CONGRESO NACIONAL

Resolución sobre la gestión de la vida humana en el...

1957

PAG

ASUNTO

El artículo de personas, también el parte por sus líneas...
esta parte la parte (una parte) y el que, por sus...
línea (una parte) (una parte) (una parte) (una parte)...

...de la gestión de la vida humana en el...
...de la gestión de la vida humana en el...
...de la gestión de la vida humana en el...

7 LEGISLATURA

REGISTRADA AL No. 1500

en el folio del libro letra

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones

y Decretos votados por el Senado

y consta de 12 artículos

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

Ciudad Trujillo, de 1957

Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 17

11. La parte del Atlántico Norte y el Mediterráneo que comprende los viajes efectuados entre Casablanca (Marruecos) y Orán (Argelia) más los puertos intermedios.

Artículo 29. SERVICIOS DE ESCUCHA. Buques de pasaje:

Todo buque de pasaje dotado obligatoriamente de una instalación radiotelegráfica, en virtud del artículo 27, tendrá a bordo un operador autorizado para los fines de la seguridad, y si no está provisto de auto-alarma asegurará cuando esté en la mar un servicio de escucha por un operador autorizado o un radio-escucha patentado, en las condiciones siguientes:

a) A bordo de todos los buques de pasaje, de arqueo total inferior a 3000 toneladas, el servicio de escucha se determinará por la Administración correspondiente.

b) A bordo de todos los buques de pasaje, de arqueo total igual o superior a 3000 toneladas, el servicio de escucha será permanente.

La Administración de cualquier país está autorizada para exceptuar de la obligación del servicio de escucha permanente a todos los buques de pasaje que le pertenezcan cuyo arqueo total se halle comprendido entre 3000 y 5500 toneladas, ambas cifras inclusive, durante un período no superior a un año desde la fecha en que entre en vigor el presente Convenio, a reserva de que durante este período de excepción, mantendrán la guardia de escucha ocho horas diarias por lo menos.

2. Buques de carga:

Todo buque de carga, dotado obligatoriamente de una instalación radiotelegráfica, en virtud del artículo 27, tendrá a bordo un operador autorizado para los fines de la seguridad, y si no está provisto de auto-alarma, asegurará cuando esté en el mar un servicio de escucha por un operador autorizado o un radio-escucha patentado, en las condiciones siguientes:

a) A bordo de los buques de carga de arqueo total inferior a

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO

PAG. 17

II. La parte del artículo noveno y el artículo diez de las leyes citadas entre las que se encuentran (Argelia) con los puertos internacionales.

Artículo 2º. SERVICIO DE PASAJE. Puertos de pasaje:

Todo puerto de pasaje deberá obligatoriamente de una instalación radioeléctrica, en virtud del artículo 27, tendrá a bordo un operador autorizado para los fines de la seguridad, y si no está provisto de estas instalaciones cuando esté en la mar un servicio de escucha por un operador autorizado o un radio-escucha patentado, en las condiciones siguientes:

a) a bordo de todos los puertos de pasaje, de aguas territoriales interiores o 3000 toneladas, el servicio de escucha se establecerá por un administrador correspondiente.

b) a bordo de todos los puertos de pasaje, de aguas territoriales interiores o 3000 toneladas, el servicio de escucha será permanente.

La administración de cualquier país está autorizada para expropiar de la oficina del servicio de escucha permanente a todos los puertos de pasaje que la pertenecer con arreglo total o parcial con arreglo a los artículos 2000 y 2500 toneladas, tales como las que se refieren en el presente artículo.

7.ª LEGISLATURA Sesión de 1949

REGISTRADA AL No. 4509

en el folio..... del libro letra.....

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

Y consta de..... y consta de.....

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios por línea.

Ciudad Trujillo, República Dominicana, a los 19 días del mes de Agosto de 1949.

[Signature]

1476 de las Ordenes del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 18

3000 toneladas, el servicio de escucha se determinará por la Administración correspondiente.

b) A bordo de los buques de carga de arqueo total de 3000 a 5500 toneladas inclusive, el servicio de escucha será de ocho horas diarias por lo menos.

c) Para los buques de carga de un arqueo total de más de 5500 toneladas, el servicio de escucha será permanente.

La Administración de cualquier país está autorizada para exceptuar a los barcos que le pertenezcan, comprendidos en el párrafo c), de la obligación de servicio permanente de escucha durante un período que no exceda a un año, desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, a reserva de que, durante este período de excepción, mantendrán la guardia de escucha por lo menos ocho horas diarias.

La Administración de un país cualquiera está igualmente autorizada para exceptuar de la obligación del servicio de escucha permanente a los buques que le pertenezcan, cuyo arqueo total sea superior a 5500 toneladas, e igual o inferior a 8000 toneladas, durante otro período de un año, a reserva de que, durante este nuevo período de excepción, mantendrán la guardia de escucha por lo menos dieciseis horas diarias.

3. A bordo de todos los buques provistos de autoalarma, este aparato, en la mar, se encontrará siempre en servicio cuando el radiotelegrafista o el radio-escucha no estén a la escucha.

A bordo de todos los buques cuyas horas de escucha determine la Administración interesada, se hará con preferencia esta escucha a las horas prescritas para el servicio radiotelegráfico por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

A bordo de los buques obligados a efectuar una escucha de ocho o de dieciseis horas por día, se llevará a cabo, durante las horas prescritas para el servicio radiotelegráfico por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 19

4. Se entiende por AUTOALARMA un aparato receptor automático de alarma que cumpla las condiciones prescritas por el artículo 19, apartado 21, del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

5. Por OPERADOR ACREDITADO, se entiende toda persona que posea un certificado que cumpla las disposiciones del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

6. Por RADIOESCUCHA PATENTADO, se entiende toda persona que posea una patente de radioescucha, suministrada por la Administración.

Artículo 30. RADIOESCUCHAS. 1.- Ningún Gobierno contratante expedirá patente de radioescucha sin haber comprobado previamente que el candidato es apto:

a) para recibir y entender las señales de alarma, de socorro, de seguridad y de urgencia, cuando estas señales se transmitan en medio de series de otras señales;

b) para garantizar la recepción auditiva correcta de grupos del Código (mezcla de letras, de cifras y de signos de puntuación) a la velocidad de 16 grupos por minuto. Cada grupo del Código comprenderá cinco caracteres, contando por dos caracteres cada cifra o signo de puntuación;

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

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

Artículo 31. CONDICIONES TÉCNICAS REQUERIDAS. Las instalaciones radiotelegráficas prescritas por el artículo 27 y los aparatos radiogoniométricos que son obligatorios por el artículo 47, satisfarán las siguientes condiciones:

CONGRESO NACIONAL

Las deliberaciones sobre la ley de la vida humana en el...

PAG. 19

ASUNTO

1. Se entiende por AUTOMÁTICA en el presente artículo...
de el cual que copia las condiciones prescritas por el artículo 19, aparta-
do 21, del Reglamento General anexo al Convenio Radiotelegráfico In-
ternacional vigente.
2. Por DELEGADO AUTOMÁTICO, se entenderá toda persona que posea
un certificado que otorga las disposiciones del Reglamento General anexo
al Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.
3. Por ESTACION PATRIOTICA, se entenderá toda persona que
posea un permiso de radiotelegrafía, administrada por la Administración
Nacional de Radiotelegrafía.
4. El presente artículo entrará en vigor a partir de la fecha de su publicación
en el Boletín de Radiotelegrafía sin haber sido derogado previamente por
ninguna otra ley.
5) para recibir y transmitir las señales de radio, de acuerdo
de seguridad y de urgencia, cuando estas señales se transmitan en me-
dio de ondas de radio.
6) para garantizar la recepción radiotelegráfica de grupos
del Código (señales de letras, de cifras y de signos de puntuación) a
la velocidad de 10 grupos por minuto. Cada grupo del Código comprende
15 caracteres, contados por los caracteres de cada cifra o signo de

7. LEGISLATURA Ordinaria de 1949

REGISTRADA AL No. 250

en el folio 50 del libro letra A

No. de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de 21 artículos

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

Ciudad Trujillo, República Dominicana, a los 19 días del mes de Julio de 1949

J. C. Duarte

Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

20

ASUNTO

PAG.

- 1.- La estación de a bordo estará situada de acuerdo con los reglamentos detallados del Gobierno del país de donde proceda el buque, en la parte superior del barco, para que se encuentre en las mejores condiciones de seguridad y tan alta como sea posible, por encima de la línea de máxima carga.
2. El puente y la caseta de radiotelegrafía estarán unidos por un tubo acústico, por teléfono, o por cualquier otro medio de comunicación igualmente eficaz.
3. La caseta de radiotelegrafía irá provista de un reloj que marque segundos, funcionando convenientemente.
4. En la caseta de radiotelegrafía se instalará un alumbrado eficaz de socorro.
5. La instalación comprenderá una instalación principal y otra de socorro (reserva). Sin embargo, si la instalación principal cumple todos los requisitos de una instalación de socorro (reserva), esta última no será obligatoria.
6. Las instalaciones principales y de socorro (reserva) podrán transmitir y recibir con las frecuencias (longitudes de ondas) y los tipos de ondas prescritos para el tráfico de socorro y la seguridad de la navegación por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente, para los buques obligados a tener instalación radiotelegráfica en virtud del presente Convenio.
7. El transmisor principal y el de socorro (reserva) tendrán una frecuencia armónica de 100 por lo menos.
8. El transmisor principal tendrá un ALCANCE NORMAL DE 100 millas marinas, es decir, que será capaz de transmitir las señales claramente perceptibles de buque a buque, a una distancia de 100 millas marinas por lo menos, de día, en condiciones y circunstancias normales, suponiendo al receptor provisto de un detector de cristal sin amplificador (1).

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la seguridad de la vida humana en el mar.

20

PAG.

ASUNTO

1.- La estación de a bordo estará situada de acuerdo con las disposiciones detalladas del Gobierno del país de donde proceda el buque, en la parte superior del barco, para que se encuentre en las mejores condiciones de seguridad y tan alta como sea posible, por encima de la línea de máxima carga.

2. El puente y la cabina de radiotelegrafía estarán unidos por un tubo acústico, por teléfono, o por cualquier otro medio de comunicación igualmente eficaz.

3. La cabina de radiotelegrafía irá provista de un reloj que marque segundos, funcionando convenientemente.

4. En la cabina de radiotelegrafía se instalará un alfilerado apropiado de acuerdo.

5. La instalación comprenderá una instalación principal y una de reserva (reserva). Sin embargo, si la instalación principal cumple todos los requisitos de una instalación de reserva, esta última no será obligatoria.

6. Las instalaciones principales y de reserva (reserva) podrán transmitirse y recibir con las frecuencias (contingentes de ondas) y las longitudes de onda prescritas para el tráfico de socorro y la seguridad de la navegación por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

7. LEGISLATURA Ord. de 19 X 19

REGISTRADA AL No. X 500

en el folio: 50 del libro letra: D

No. de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de: *Diez y cinco*

hojas escritas en máquina o razón de dos espacios

hojas escritas en máquina o razón de dos espacios

hojas escritas en máquina o razón de dos espacios

Ciudad Trujillo, de *Diez y cinco* de *Junio* de *1919*

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco

Diez y cinco



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 21

(1) Hasta que se disponga de un método más exacto o más práctico para determinar el alcance de los transmisores, se recomienda tomar como guía las relaciones siguientes entre el alcance en millas marinas (de buque a buque en condiciones normales y de día) y la potencia del transmisor del buque en metros-amperios para 500 kilociclos por segundo (600 metros)

100 millas marinas	60 M. A.
80 " "	45 M. A.
50 " "	25 M. A.

M, es la altura real de la antena en metros, en su punto más elevado, por encima de la línea de carga, y A, la corriente en amperios, medida en la base de la antena, en el caso de transmisores B o A2 modulados.

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

10. Todos los elementos de la instalación de socorro (reserva) se colocarán en la parte superior del buque, para que estén en las mejores condiciones de seguridad y tan elevados como sea posible por encima de la línea de máxima carga. La instalación de socorro (reserva) dispondrá de un manantial de energía independiente del utilizado para la propulsión del buque y para la red principal de electricidad; se podrá poner rápidamente en funciones y utilizarse durante seis horas seguidas por lo menos.

El alcance, normal de la instalación de socorro (reserva) según se ha definido en el apartado 8 anterior, será cuando menos de 80 millas marinas para los buques obligados a mantener un servicio de recepción permanente y de 50 millas marinas por lo menos para todos los demás buques.

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

12. El receptor estará dispuesto de manera que asegure la recepción con detector de cristal.

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO

PAG

Res. aprobatoria sobre la solicitud de la Compañía de...

(1) Para que se disponga de un espacio...

100 milímetros...

En la línea de la...

La solicitud de...

El Poder Judicial...

El Poder Judicial...



2.º LEGISLATURA... REGISTRADA AL No. 1550... del libro letra... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado... Fecha de... escritas en máquina o razón de dos ejemplares... Ciudad Trujillo... de... 1919... de las Oficinas del Senado

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 22

13. A bordo de los buques en que la escucha esté garantizada por un receptor automático de alarma, se instalarán avisadores sonoros en la caseta radiotelegráfica, en la cabina del radiotelegrafista y en el puente. Estos aparatos funcionarán continuamente, desde que el receptor entre en funciones por la señal de alarma o de socorro, hasta que cese. Para interrumpir el servicio de los avisadores no habrá más que un solo interruptor, colocado en la caseta de radiotelegrafía.

14. A bordo de los buques citados en el párrafo anterior, el radiotelegrafista al dejar el servicio de escucha conectará nuevamente al circuito de antena el receptor automático de alarma y comprobará su eficiencia. A continuación dará cuenta del buen estado de su funcionamiento al capitán o al oficial de guardia que se halle en el puente.

15. Cuando el buque esté en el mar, el manantial de energía para la estación de socorro se mantendrá en perfecto estado de eficacia y el receptor automático de alarma se comprobará por lo menos una vez en cada veinticuatro horas. Cada día se mencionará en el cuaderno de bitácora que ambas disposiciones han sido cumplidas.

16. A bordo de todo buque obligado a llevar estación transmisora radioeléctrica, debe existir un libro diario radioeléctrico. En ese documento, que estará en la caseta radiotelegráfica, se inscribirán los nombres de los radiotelegrafistas y de los radioescuchas, así como todos los incidentes y particularidades referentes al servicio radioeléctrico que puedan ofrecer cualquier interés para la seguridad de la vida humana en el mar; especialmente todos los mensajes y todas las señales de socorro, deben reproducirse íntegramente en él.

17. El aparato radiogoniométrico, obligatorio por el artículo 47, será de funcionamiento eficaz susceptible de recibir señales claramente perceptibles y obtener indicaciones de las que sea posible determinar la orientación y deducir la situación verdadera. Podrá recibir señales a las frecuencias prescritas para los casos de socorro, pa-

CONGRESO NACIONAL

Los señores miembros del Congreso Nacional de la República Dominicana

PAG. 23

ASUNTO

15. A bordo de los buques en que se encuentren estas embarcaciones por un receptor autorizado de cartas, se inscribirán visiblemente en la cubierta radiotelegráfica, en la cabina del radiotelegrafista y en el puente. Tales aparatos funcionarán continuamente, desde que el buque salga en fondeo por la noche o de día, hasta que cesen. Será obligatorio el servicio de las visuales no haber más que un solo instructor, colocado en la cabina de radiotelegrafista.

16. A bordo de los buques citados en el párrafo anterior, el radiotelegrafista al dejar el servicio de escucha continuará nuevamente el servicio de sendero al receptor autorizado de cartas y continuará en el mismo estado de alerta hasta el momento de su fondeo. Cuando el buque esté en el mar, el manual de energía y el receptor autorizado de cartas se mantendrá en perfecto estado de funcionamiento y el radiotelegrafista se ocupará de mantenerlos en el estado de funcionamiento que se indica en el capítulo de cada uno de los buques. Cada día se mantendrá en el capítulo de día como que todas las disposiciones han sido cumplidas.

17. A bordo de cada buque obligado a llevar estación radiotelegráfica, debe existir un libro de registro radiotelegráfico. En este libro se inscribirán los nombres de los buques radiotelegráficos, así como los nombres de los radiotelegrafistas y de los radiotelegrafistas autorizados para el servicio de radiotelegrafía y para el servicio de radiotelegrafía de día y de noche. Este libro será conservado en el buque y será presentado a las autoridades competentes en el momento de ser requerido.



70 LEGISLATURA Año de 1929

REGISTRADA AL No. 450

En el folio..... del libro letra.....

Nº..... de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

Y copia de.....

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

Ciudad Trujillo, República Dominicana, 1929

[Signature]

Libro de Registro del Senado

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

23

ASUNTO

PAG.

ra los radiogoniómetros y para los radiofaros, por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

Entre el aparato y el puente habrá un medio de comunicación eficaz.

Artículo 32. COMPETENCIA. Las cuestiones reglamentarias por el Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1927, y por los Reglamentos anexos, quedan y continuarán sometidos a las disposiciones :

1) de este Convenio, de los Reglamentos anexos y de otros Convenios y Reglamentos que pudieran substituirlos en lo futuro;

2) del presente Convenio, en lo que concierne a los puntos en que completa a los documentos antes citados.

CAPITULO V. SEGURIDAD DE LA NAVEGACION.

Artículo 33. APLICACION. Las prescripciones del presente Capítulo referentes a los buques, se aplican, si no se especifica expresamente otra cosa, a todos los buques, para todos los viajes.

Artículo 34. AVISOS DE PELIGRO. El capitán de cualquier buque, que se encuentre en presencia de hielos, o de restos abandonados peligrosos, de un temporal tropical peligroso, o de cualquier otro peligro inmediato para la navegación, está obligado a informar sobre ello por todos los medios de comunicación de que disponga, a los buques próximos, así como a las autoridades competentes en el primer punto de la costa con el que pueda comunicar. Es conveniente que esta información se transmita de la manera expuesta en la regla XLVI.

Cada Administración tomará cuantas medidas crea necesarias para comprobar que la información de los peligros definidos en el párrafo anterior se ponga rápidamente en conocimiento de aquellos a quienes afecta y se transmita a las demás Administraciones interesadas.

La transmisión de mensajes referentes a los peligros de que se

dd

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la solicitud de la vida humana en el...

re los rediponidos y para los rediponidos, por el Gobierno...

entre el aparato y el puente había un medio de comunicación...

Artículo 32. COMERCIO. Las cuestiones relacionadas por el...

venta nacionalizada internacional de mercancías de 1937, y por las...

Reglamentos anexo, quedan y continúan sometidos a las disposiciones...

1) de este Convenio, de los Reglamentos anexo y de otros Convenios...

y Reglamentos que hubieran subsistido en lo futuro;

2) del presente Convenio, en lo que concierne a los puntos en que...

concluya a los convenios antes citados.

Artículo 33. SELLADOS. Las prescripciones del presente Capítulo...

relativas a los sellos, se aplican, al no de expresiones...

otras cosas, a todos los sellos, para todos los viajes.

Artículo 34. SELLOS DE PAIS. El capitulo de cualquier viaje, que...

se encuentre en posesión de dicho, a de trazar el mismo...

de un sello de cualquier pais, o de cualquier otro pais...

para la navegación, está obligado a presentar, entre otros...

los sellos de los países por donde, a los países...

presentados en el primer punto de la zona con el que...

presente que esta información se transmite a la...

los sellos, cuando dichos sellos...

presentación de los sellos...

presente en conformidad de...

presentaciones...

presente a los sellos...

70 LEGISLATURA 1949

REGISTRADA AL No. 450

en el folio 50 del libro letra...

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones...

y Decretos votados por el Senado

y consta de 50 folios...

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios...

Ciudad Trujillo, 19 de Mayo de 1949

de la Oficina del Senado

[Firma]

letra de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 24

trata, es gratuita para los buques interesados.

Artículo 35. SERVICIO METEOROLOGICO. Los Gobiernos contratantes se comprometen a promover la centralización de informes de orden meteorológico por los buques en la mar, a hacerlos examinar, propagar y comunicar entre ellos, del modo más eficaz, con objeto de auxiliar a la navegación.

En particular, los Gobiernos contratantes se comprometen a colaborar en la mayor medida posible, en la aplicación de las disposiciones meteorológicas siguientes:

a) Prevenir a los buques contra ciclones, tempestades tropicales o de otra clase, tanto por la transmisión de mensajes radioeléctricos, como por el uso de señales adecuadas en puntos de la costa.

b) Transmitir diariamente sin hilos, boletines del estado del tiempo, que puedan interesar a la navegación, dando indicaciones sobre las condiciones actuales del tiempo y de las previsiones.

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

d) Excitar a todos los capitanes de buques para prevenir a los barcos que se hallen en sus cercanías, cuando encuentren una intensidad de viento de 10 o más en la escala de Beaufort (intensidad de 8 o más en la escala decimal).

Los informes previstos en los párrafos a) y b) del presente artículo, se transmitirán en la forma indicada en los artículos 31 (párrafos 1, 3 y 5) y 19 (párrafo 25) del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1927, y durante la transmisión de informes meteorológicos, avisos y previsiones "a todos", todas las anotaciones de a bordo se atenderán a las

dd

CONGRESO NACIONAL

... de la vida humana en ...

PAG. 34

ASUNTO

... en virtud de las leyes ...

7^a LEGISLATURA *Ord. de 19 X 9*

REGISTRADA AL No. 4584

en el folio 50 del libro letra J

No. de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de *cinco* folios

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

Ciudad Trujillo, de 219 X 9

[Signature]
Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Rês. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

25
PAG.

disposiciones del artículo 31 (párrafo 2) de este Reglamento.

Las observaciones acerca del tiempo dirigidas por los buques a los servicios meteorológicos nacionales, gozarán del beneficio de prioridad de transmisión especificado en el artículo 3, Reglamentos adicionales, Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1927,

Las previsiones, avisos, memorias sinópticas y otros informes meteorológicos para uso de los buques, se transmitirán y propagarán por el servicio nacional que esté en la situación más favorable para servir las distintas zonas y regiones, según los acuerdos mutuos que haya entre los países interesados.

Todos los esfuerzos tenderán a conseguir un procedimiento internacional uniforme, en lo que concierne a los servicios meteorológicos internacionales especificados en el presente artículo y a conformarse, dentro de lo posible, con las recomendaciones del Instituto meteorológico internacional, al que podrán referirse los Gobiernos contratantes para el estudio y el informe, de todos los asuntos de índole meteorológica que pudieran presentarse en la aplicación del presente Convenio.

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

Los Gobiernos contratantes se comprometen a proporcionar tres buques, como máximo, para estos tres servicios. Durante toda la estación de los hielos, esos buques estarán afectos a la vigilancia de los límites Sur-Este-Sur y Sudoeste de las regiones de las montañas de hielo

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 26

en las proximidades del gran banco de Terranova, para informar acerca de la extensión de la zona peligrosa a los buques trasatlánticos y a otros que pasen; para estudiar y observar el régimen de los hielos; para destruir y eliminar los restos abandonados y para prestar asistencia a los buques y tripulaciones que la necesiten en la esfera de acción de los buques de patrulla.

Durante el resto del año, el estudio y observación del régimen de los hielos continuará según las necesidades, y siempre habrá un buque disponible para buscar, destruir o eliminar los restos abandonados (derelictos).

Artículo 37. PATRULLAS DE HIELOS. EJECUCION DE LOS SERVICIOS Y GASTOS. Se invita al Gobierno de los Estados Unidos a continuar desempeñando estos tres servicios: Patrullas de hielos, estudio y observación del régimen de hielos, destrucción y eliminación de restos abandonados. Los Gobiernos contratantes que están especialmente interesados en estos servicios, y cuyos nombres se exponen a continuación, se comprometen a contribuir a los gastos de entretenimientos y ejecución de estos servicios en las siguientes proporciones:

	Tanto por ciento
Alemania	10
Bélgica	2
Canadá	3
Dinamarca	2
España	1
Estados Unidos de América	18
Francia	6
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	40
Italia	6
Japón	1
Noruega	3
dd	

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida Humana en el mar.

PAG. 26

ASUNTO

en las proximidades del gran banco de Terranova, para informar acerca de la extensión de la zona peligrosa a los buques transatlánticos y a otros que pasan; para estudiar y observar el régimen de los hielos; para destruir y eliminar los restos abandonados y para prestar asistencia a los buques y tripulaciones que la necesiten en la zona de acción de los buques de patrulla.

Para el resto del año, el estudio y observación del régimen de los hielos continuará según las necesidades, y siempre habrá un buque disponible para buscar, destruir o eliminar los restos abandonados (detallados).

Artículo 27. PATRULLAS DE HIELOS. ELABORACION DE LOS SERVICIOS Y GASTOS. Se invita al Gobierno de los Estados Unidos a continuar durante estos tres servicios: patrullas de hielos, estudio y observación del régimen de hielos, destrucción y eliminación de restos abandonados. Los Gobiernos contratantes que están especialmente interesados en estos servicios, y cuyos nombres se exponen a continuación, se comprometen a contribuir a los gastos de materiales y ejecución de estos servicios en las siguientes proporciones:

Tercer por ciento

- 10
- 2
- 2
- 2
- 1
- 10



7- LEGISLATURA *Ord. de IX 19*

REGISTRADA AL No. *X 501*

en el folio *2* del libro letra *A*

No. *52* de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de *cuarenta doce* hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales

Ciudad Trujillo, *10* de *Junio* 1919 *X 19*

M. F. Pantoja

Lefe de las Ordenes del Senado

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 27

	Tanto por ciento
Países Bajos	5
Suecia	2
Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas	1

Cada Gobierno contratante está facultado para cesar de contribuir a los gastos de entretenimiento y ejecución de estos servicios después del 1.º de septiembre de 1932. Sin embargo, el Gobierno contratante que use de esta facultad, quedará sujeto a los gastos precedentes hasta el 1.º de septiembre que siga a la fecha en que notifique su intención de interrumpir su contribución. Para usar de dicha facultad deberá dar cuenta de su intención a los demás Gobiernos contratantes seis meses, cuando menos, antes del indicado 1.º de septiembre, de manera que, para quedar libre de esas obligaciones el 1.º de septiembre de 1932, deberá dar a conocer su intención lo más tarde el 1.º de marzo de 1932, y lo mismo cada año siguiente.

En el caso de que en un momento cualquiera, el Gobierno de los Estados Unidos no tuviera ya deseos de efectuar estos servicios, o si uno de los Gobiernos contratantes manifestase deseos de no continuar soportando la carga de la contribución pecuniaria precedentemente definida, o de que se modifique su porcentaje, los Gobiernos contratantes arreglarán la cuestión de la mejor manera posible para sus respectivos intereses.

Los Gobiernos contratantes que contribuyan a los gastos de los tres servicios precitados, tienen derecho a introducir en el presente artículo, y en el artículo 36, de común acuerdo y en todo tiempo, las modificaciones que se estimen convenientes.

Artículo 38. VELOCIDAD EN LAS CERCANIAS DE LOS HIELOS. Cuando se avise la existencia de hielos en la derrota, o cerca de la derrota que se sigue, el capitán de cualquier buque está obligado a moderar la

dd

CONGRESO NACIONAL

Las. aporoscara sobre la Seguridad de la Vida humana en el
est.

PAG. 27

ASUNTO

Tarifa por cliente

2

2

1

Países Bajos

Francia

Unión de las Repúblicas
Socialistas Soviéticas

Todo Gobierno contratante está facultado para cesar de contri-
buir a los gastos de mantenimiento y ejecución de estos servicios des-
pués del 1.º de septiembre de 1952. Sin embargo, el Gobierno contratante
que sea de esta índole, quedará sujeto a los gastos precedentes hasta
el 1.º de septiembre que siga a la fecha en que notifique su intención
de interrumpir el contrato. Para cesar de dicha facultad deberá
dar cuenta de su intención a los demás Gobiernos contratantes seis me-
ses, cuando menos, antes del indicado 1.º de septiembre, de manera que
para quedar libre de esta obligación el 1.º de septiembre de 1952, de-
berá dar a conocer su intención lo más tarde el 1.º de marzo de 1952,
y lo mismo cada año siguiente.

En el caso de que en un momento cualquiera, el Gobierno de los
Estados Unidos no tuviera ya fondos de ejecución estos servicios, o si
uno de los Gobiernos contratantes suspendiera de pronto de un con-
trato de la contribución para su ejecución, los Gobiernos contratantes

deberán pagar a los Estados Unidos el importe de la contribución pendiente de-
bidamente al momento de la suspensión, los Gobiernos contratantes

deberán pagar a los Estados Unidos el importe de la contribución pendiente de-
bidamente que correspondiera a los gastos de los

Estados Unidos, tienen derecho a introducir en el presente
contrato de la contribución y en todo momento, las me-

das que se acuerden en el presente contrato, a menos de la fecha
de la firma de este contrato, y en cualquier momento que se acuerde.

2. LEGISLATURA Ord. de 1949

REGISTRADA AL No. X500

en el folio... del libro letra...

N.º... de asientos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por el Senado

y consta de... folios

hojas escritas en máquina a razón de dos espaldas

Ciudad Trujillo, ...

... de las Oficinas del Senado

... de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 28

velocidad durante la noche, o a modificar su derrota para separarse bien de la zona peligrosa.

Artículo 39. DERROTAS EN EL ATLANTICO DEL NORTE. La práctica consistente en seguir derrotas definidas para la travesía del Atlántico del Norte, en uno u otro sentido, ha contribuido a la seguridad de la vida humana en el mar, pero los resultados de utilizar esas derrotas deberían ser objeto de investigaciones y estudios más minuciosos, que permitiesen aportar a la práctica actual las modificaciones cuya necesidad enseñará la experiencia.

La elección de las derrotas y la iniciativa de las correspondientes medidas que se deben tomar, se dejan a cargo de las Compañías navieras interesadas. Los Gobiernos contratantes prestarán su concurso a esas Compañías, cuando sean solicitados, poniendo a su disposición todos los informes acerca de las derrotas, que puedan estar en poder de los Gobiernos.

Los Gobiernos contratantes se obligan a imponer a las Compañías la obligación de publicar las derrotas regulares que se proponen hacer seguir a sus buques, así como todas las modificaciones que en ellas puedan introducirse. Ejercerán igualmente su influencia para incitar a los armadores de todos los buques que crucen el Atlántico, a seguir las derrotas definidas, siempre que las circunstancias lo permitan, y para incitar a los armadores de todos los barcos que atraviesen el Atlántico, viniendo de los puertos de los Estados Unidos o yendo a ellos y pasando cerca del gran banco de Terranova, a evitar dentro de lo posible, durante la época de la pesca, los bancos pesqueros de Terranova, al Norte de los 43o. de latitud Norte y a pasar fuera de las regiones donde existan, o se suponga que existen hielos peligrosos.

La Administración que dirija el servicio de vigilancia de los

CONGRESO NACIONAL

que, aprobada como la seguridad de la vida humana en el...

PAG. 58

ASUNTO

velocidad durante la noche, o a modificar en ciertos puntos...
bien de la zona poligonal...
Artículo 99. DENTRO DE EL ATLANTICO DEL NORTE, la...
consistiendo en seguir dentro de las líneas del Atlántico...
co del Norte, en uno u otro sentido, ha contribuido a la seguridad...
de la vida humana en el mar, pero los resultados de utilizar esas...
derivas deberán ser objeto de investigaciones y estudios más min-
ciosos, que permitan aportar a la práctica actual las modifica-
nes cuya necesidad muestra la experiencia...
La acción de las derivas y la instalación de las correspon-
dientes medidas que se deben tomar, se dejan a cargo de las Compañías...
navigantes involucradas. Los gobiernos contratantes prestarán su concur-
so a esas empresas, cuando esas solicitudes, referidas a su discor-
ción sobre los informes acerca de las derivas, que puedan estar en pe-
der de los gobiernos...
Los gobiernos contratantes se obligan a imponer a los compa-
ñías la obligación de publicar las derivas regulares que se proponen...
hacer seguir a sus buques, así como todas las modificaciones que en

7^a LEGISLATURA Ord. 419 419

REGISTRADA AL No. 4 522

en el folio 52 del libro letra 522

No. 522 de asientos de Leyes, Resoluciones

y Decretos, votados por el Senado

y consta de 522

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

interlineales.

Ciudad Trujillo, 15 de Junio 1949

Leida de las Oficinas del Senado

[Signature]

[Signature]



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 29

hielos, queda invitada a denunciar a la Administración interesada, todo buque cuya presencia se compruebe fuera de una derrota regular, reconocida y anunciada, o que atraviere los bancos de pesca precitados durante la época de la pesca, o que, yendo a un puerto de los Estados Unidos o viniendo de él, atraviere regiones donde existan o se suponga que existen hielos peligrosos.

Artículo 40. REGLAMENTO DE ABORDAJE. Los Gobiernos contratantes convienen en que las modificaciones del Reglamento Internacional para evitar los abordajes en la mar, que figuran en el Anexo II, son convenientes y deberían introducirse. Se ruega al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte que trasmita los detalles completos de estas modificaciones a los demás Gobiernos que han aceptado el Reglamento Internacional para evitar abordajes en la mar, que verifique si las admiten, que informe de los resultados a los Gobiernos representados en la Conferencia, y, por último, que procure poner en vigor el Reglamento modificado el 10. de julio de 1931.

Artículo 41. ORDENES DEL TIMON. Los Gobiernos contratantes acuerdan que el 30 de junio de 1931, a partir de media noche, las órdenes del timón, es decir, las órdenes que se den al timonel se darán en todos los buques en forma de órdenes directas, es decir, que, marchando el buque avante, la palabra "estribor" o "derecha", o cualquiera otra equivalente a "estribor" o a "derecha", no se pronunciará a bordo de los buques (tal como actualmente se construyen o disponen) más que cuando se tenga intención de llevar a la derecha, a la vez la rueda, la pala del timón y la proa del buque.

Artículo 42. USO INJUSTIFICADO DE LAS SEÑALES DE SOCORRO. El empleo de una señal internacional de socorro, salvo cuando se trate de anunciar que un buque está en peligro, así como el uso de una señal que pueda confundirse con una señal internacional de socorro, quedan prohibidos en todos los buques.

Artículo 43. SEÑALES DE ALARMA, DE SOCORRO Y DE URGENCIA. Sola-

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida Humana en el
Mar.

ASUNTO

PAG

... queda invitada a demandar a la Administración interesada, todo
... cuya praxis se compare con la de los países que, por su
... y anunciada, o que sobreviene lesiones de parte de los
... de la época de la pesca, o que, yendo a un puerto de los Estados Unidos
... a visitado de él, sobreviene lesiones de parte de los Estados Unidos
... en dichos países.

Artículo 10. REGIMEN DE ABORDAJE. Los Gobiernos contratantes
convienen en que las modificaciones del Reglamento Internacional para
evitar los choques en la mar, que figuran en el Anexo II, son conve-
nientes y deberán introducirse. De nuevo el Gobierno del Reino Unido
de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte que transmitió los detalles con-
tos de estas modificaciones a los demás Gobiernos que han aceptado el
Reglamento Internacional para evitar choques en la mar, con verti-
que al las añadir, que informe de los resultados a los Gobiernos re-
presentados en la Conferencia, y, por último, que procure poner en vigor
el Reglamento redactado el 10 de Julio de 1971.

Artículo 11. GROSOS DEL TITULO. Los Gobiernos contratantes con-
dan que el 30 de Junio de 1971, a partir de media noche, las órdenes del
titulo, en decir, las órdenes que se den al timonel se den en todas
los puertos en forma de órdenes directas, es decir, que, enmendado el

74 LEGISLATURA Ord. 8.19 49

REGISTRADA AL No. 452 P

en el folio 50 del libro letra

No. 50 de asuntos de Leyes, Resoluciones

y Decretos votados por el Senado

y consta de cinco folios

hojas escritas en méquina o razón de dos espacios

Ciudad Trujillo, 18 de Junio 1974

Interlineales.

Lefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana ene el mar.

ASUNTO

PAG. 30

mente se emplearán las señales de alarma y de socorro para los buques que, en grave e inminente peligro, necesiten el inmediato auxilio. En cualquier otro caso en que se necesite asistencia, o en que un buque desee anunciar que le será preciso dar ulteriormente la señal de alarma o de socorro, se hará uso de la señal urgente (XXX) prevista por el Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1927.

Si un buque ha dado la señal de alarma o de socorro, y si entiende ulteriormente que la asistencia no es ya necesaria, deberá inmediatamente hacerlo saber a todas las estaciones interesadas, de acuerdo con el Convenio Radiotelegráfico vigente.

Artículo 44. VELOCIDAD DE TRANSMISION DE LOS MENSAJES DE SOCORRO. La velocidad de transmisión de los mensajes, en los casos de peligro, urgencia o seguridad, no pasará de 16 palabras por minuto.

Artículo 45. MENSAJES DE SOCORRO. PROCEDIMIENTO. 1. El capitán de un buque, que reciba de otro una señal de socorro, está obligado a dirigirse a toda marcha al auxilio de las personas en peligro, salvo caso de imposibilidad o cuando, en las circunstancias especiales en que se encuentre, no estime razonable ni útil el hacerlo, o también si no está sujeto a esta obligación, de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente artículo.

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

3. Un capitán queda libre de la obligación impuesta por el párrafo 1 del presente artículo, en cuanto el capitán del buque reque-

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO

PAG

mente se explicaría las señas de alarma y de socorro por los papeles
 que, en grave e inminente peligro, necesitan el inmediato auxilio. En
 cualquier otro caso en que se necesite asistencia, o en que un buque
 desee anunciar que le será preciso dar al momento la señal de alarma
 o de socorro, no podrá usar en la señal urgente (XXX) prevista por el Con-
 vención Internacional de Washington de 1927.

Si en buque ha dado la señal de alarma o de socorro, y al mismo
 de momento que la señalización no es ya necesaria, deberá inmediata-
 mente hacerle saber a todas las estaciones interesadas, de acuerdo
 con el Convenio Internacional vigente.

Artículo 41. VELOCIDAD DE TRANSMISION EN LOS MENSAJES DE SOCORRO.
 La velocidad de transmisión de los mensajes, en los casos de peligro,
 urgencia o socorro, no podrá ser inferior a la indicada en el presente
 artículo.

Artículo 42. MENSAJES DE SOCORRO. PROCEDIMIENTO. 1. El capitán
 de un buque, que recibe de otro una señal de socorro, está obligado a
 dirigirse a toda velocidad al auxilio de las personas en peligro, salvo
 caso de imposibilidad o cuando, en las circunstancias especiales en que
 se encuentra, no estime razonable ni útil el hacerlo, o también si no
 está sujeto a una obligación, de acuerdo con las disposiciones de los

54 LEGISLATURA Ord. de 19 49

REGISTRADA AL No. 4.552

en el folio del libro letra

No. de asientos de Leyes, Resoluciones

y Decretos votados por el Senado

y consta de 200

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios

interlineales.

Ciudad Trujillo de Junio 19 49

Referencia a las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 31

rido o los capitanes de los buques, si el requerimiento se extiende a varios, le informen que se someten a ella.

4. Un capitán queda libre de la obligación impuesta por el párrafo 1 del presente artículo, y, si su buque ha sido objeto de requerimiento, de la indicada en el párrafo 2 del propio artículo, si un buque en peligro le comunica que ya no necesita auxilio.

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

6. Las prescripciones del presente artículo no derogan las disposiciones del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a asistencia y salvamento en el mar, firmada en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, particularmente en lo que concierne a la obligación de prestar auxilio impuesta por el artículo 11 de dicho Convenio.

Artículo 46. FAROL DE SEÑALES. Todos los buques de un arqueo total superior a 150 toneladas, que efectúen viajes internacionales, llevarán a bordo un farol de señales que sea eficaz.

Artículo 47. RADIOGONIOMETROS. Todo buque de pasaje de 5000 toneladas de arqueo total y más, debe durante los dos años siguientes a la fecha de ponerse en vigor el presente Convenio, proveerse de un radiogoniómetro (radio-aguja) de un modelo aprobado según las disposiciones del artículo 31 del presente Convenio.

Artículo 48. TRIPULACION. Los Gobiernos contratantes se obligan, en lo que concierne a sus buques nacionales, a conservar, o si fuera necesario, a adoptar todas las medidas que tengan por objeto

CONGRESO NACIONAL

Las disposiciones sobre la seguridad de la vida humana en el...

31

PAG.

ASUNTO

... y los capitales de los bancos, al ser sometidos a examen...
... a varios, lo informen que se someten a ellas.
... Un capitán queda libre de la obligación de pagar por el...
... y, si su banco ha sido objeto de re-
... de la indicada en el párrafo 2 del propio artículo, si un
... que es peligro le comunique que ya no necesita auxilio.
... Si el capitán de un buque, cuando recibe petición de soco-
... en encontrar en la imposibilidad de acudir a pres-
... en las circunstancias especiales en que se halla,
... deberá inmediatamente po-
... del artículo de esta ley para indicar en el cas-
... de las razones por las que se ha solicitado de prestar
... a las personas en peligro.
... Las prescripciones del presente artículo no detengan las dis-
... para la utilización de ciertas
... y alivianamiento en el mar, firmada en
... de diciembre de 1910, particularmente en lo que con-
... de prestar auxilio inmediato por el artículo
... de dicho convenio.



2-0 LEGISLATIVA Ord. de 19 49
REGISTRADA AL No. 452
on el folio... del libro letra...
de asientos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por el Senado
y consta de... folios
hechas en máquina o razón de dos espacios
interlineales.
Ciudad Trujillo, 1 de Junio 19 49
Jefe de las Oficinas del Senado

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 32

verificar que, desde el punto de vista de la seguridad en el mar, todos los buques lleven a bordo una tripulación suficiente en número y calidad.

CAPITULO VI.- CERTIFICADOS

Artículo 49. EXPEDICION DE CERTIFICADOS. Se expedirá un certificado llamado CERTIFICADO DE SEGURIDAD, después de la inspección y visita, a todo buque de pasaje que satisfaga de un modo efectivo a las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente Convenio.

Se expedirá un certificado llamado CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIO-TELEGRAFICA, después de la inspección, a todo buque que no sea de pasaje, y que satisfaga de una manera efectiva a las prescripciones del capítulo IV del presente Convenio.

Se expedirá un certificado, llamado CERTIFICADO DE EXCEPCION, a todo buque exceptuado por un Gobierno contratante, de la aplicación de las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente convenio, de conformidad con ellas.

La inspección y visita de los buques, por lo que concierne al cumplimiento de las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos anexos, a los que estén sometidos, y al otorgamiento de excepciones que se les puedan conceder, se llevarán a cabo por agentes del país en que el buque está inscrito. No obstante, el Gobierno de cada país podrá confiar la inspección y la visita de los buques del mismo país, sea a peritos nombrados al efecto, sea a organismos reconocidos por él. En todo caso, el Gobierno interesado garantiza completamente la integridad y la eficacia de la inspección y de la visita.

El certificado de seguridad, el de seguridad radiotelegrafica y el de excepción, se expedirán por el Gobierno del país donde el buque esté inscrito, o por cualquier otra persona u organismo debidamente autorizado por ese Gobierno. En todos los casos este último asumirá

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la seguridad de la vida humana en el mar.

PAG.

ASUNTO

Verificar que, desde el punto de vista de la seguridad en el mar, estén los buques llevados a bordo una tripulación suficiente en número y calidad.

ARTÍCULO VI. - CERTIFICADOS

ARTÍCULO VII. - EXCEPCIONES DE CERTIFICADOS. Se expedirán en certificados llamados CERTIFICADOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA, después de la inspección y visita, a todo buque de pasaje que a efectos de un modo efectivo a las prescripciones de los artículos II, III y IV del presente Convenio.

Se expedirán en certificados llamados CERTIFICADOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA, después de la inspección, a todo buque que no sea de pasaje y que se ajuste de una manera efectiva a las prescripciones del artículo IV del presente Convenio.

Se expedirán en certificados llamados CERTIFICADOS DE EXCEPCIONES, a los buques exceptuados por el Gobierno contratante, de la aplicación de las prescripciones de los artículos II, III y IV del presente Convenio, de conformidad con ellas.

La inspección y visita de los buques, por la que consistiere el cumplimiento de las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos que el otorgante de excepciones, y al otorgamiento de excepciones que se llevarán a cabo por agentes del país en que el buque se encuentre, el Gobierno de cada país podrá conferir a los buques del mismo país, sea a petición de un organismo reconocido por él, en todo caso, y también, especialmente la inspección y la certificación de la visita.



70 LEGISLATURA *Ord. de 19 49*

REGISTRADA AL No. *482*

en el folio..... del libro letra.....

No. *57* de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de *cinco* *hojas* hojas escritas en máquina a razón de dos *hojas* interlineales.

Ciudad Trujillo, *19* de *Junio* 19 *49*

[Signature]

Letr. de las Oficinas del Senado

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

33

ASUNTO

PAG.

la plena responsabilidad del certificado.

Artículo 50. EXPEDICION DE CERTIFICADO POR OTRO GOBIERNO. Todo Gobierno contratante, a instancia del Gobierno de un país, en el que esté inscrito un buque comprendido dentro del presente Convenio, podrá hacer inspeccionar el buque, y si comprueba que las exigencias del presente Convenio están satisfechas, expedir bajo su propia responsabilidad, un certificado de seguridad o un certificado de seguridad radiotelegráfica. En todo certificado, expedido en estas condiciones, constará que se ha expedido a instancia del Gobierno en cuyo país esté inscrito el buque. Tal certificado tendrá igual valor que el expedido según el artículo 49 del presente Convenio y tendrá que aceptarse del mismo modo.

Artículo 51. FORMA DE LOS CERTIFICADOS. Todos los certificados se redactarán en el idioma o en los idiomas oficiales del país en que se expidan.

La forma de los certificados estará de acuerdo con los modelos de la regla XLVII. La parte impresa de esos modelos reglamentarios se reproducirá exactamente y las indicaciones manuscritas de los certificados expedidos, o de las copias certificadas conformes, se escribirán en caracteres romanos y en cifras árabes.

Los Gobiernos contratantes se obligan a cambiar recíprocamente un número suficiente de ejemplares de sus certificados para conocimiento de sus funcionarios. El cambio, dentro de lo posible, se hará antes del 1.º de enero de 1932.

Artículo 52. DURACION DE LA VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS. Los certificados no se expedirán para una duración superior a doce meses.

Si, en la fecha de caducar su certificado, un buque no se encuentra en un puerto del país donde esté inscrito, la validez del certificado podrá prorrogarse por un funcionario debidamente autorizado del país a que el buque pertenece. Tal prórroga no se concederá, sin embargo, más que para permitir al buque acabar su viaje

CONGRESO NACIONAL

... en el ...

33

PAG

ASUNTO

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

... del ...

7^a LEGISLATURA Ord. de 19 49
 REGISTRADA AL No. 450 del libro letra P
 en el folio 50 de bastantes de Leyes, Resoluciones
 y Decretos votados por el Senado
 y consta de 100 folios
 Hojas escritas en máquina a razón de dos expedientes
 (interlineales)
 Ciudad Trujillo, 1^o de Junio 19 49
 J. P. Peña
 Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG.

34

de retorno con destino a su propio país, y solamente cuando esa medida parezca oportuna y razonable.

Ningún certificado se prorrogará por un período de más de cinco meses y el buque al que se conceda esa prórroga no tendrá derecho, en virtud de ella, a salir de nuevo de su país, después de haber regresado a él, sin renovar su certificado.

Artículo 53. ADMISION DE CERTIFICADOS. Los certificados expedidos en nombre de un Gobierno contratante tendrán que admitirse por los demás Gobiernos contratantes, para los fines del presente Convenio. Los demás Gobiernos contratantes los considerarán como del mismo valor que los certificados que ellos mismos expidan a sus propios buques.

Artículo 54. COMPROBACION. Todo buque que posea un certificado expedido en virtud del artículo 49 o del artículo 50, está sujeto, en los puertos de los demás Estados contratantes, a la comprobación por funcionarios debidamente autorizados por los Gobiernos respectivos, dentro de los límites que permitan verificar que existe a bordo un certificado vigente, y si es preciso asegurarse de que el buque puede navegar según las indicaciones esenciales del certificado, es decir, que se encuentra en situación de hacerse a la mar sin peligro para el pasaje y la tripulación.

Si tal comprobación diera lugar a una intervención cualquiera, el funcionario verificador informará inmediatamente al cónsul del país en que el buque esté inscrito, de todas las circunstancias que han hecho considerar necesaria la intervención.

Artículo 55. BENEFICIOS DEL CONVENIO. No se podrán reclamar beneficios del presente Convenio, en provecho de un buque que no posea un certificado regular, no caducado.

Artículo 56. SUPLEMENTO DE CERTIFICADO. Si durante un viaje especial, el número de personas presentes a bordo (tripulación y pasajeros) fuese inferior al número máximo que el buque está autorizado

dd

CONGRESO NACIONAL

Artículo 10. Aprobación sobre la seguridad de la vida humana en el...

PAG. 34 ASUNTO

de retorne con destino a su propia patria, y solamente cuando ese...

Ningún certificado se prorrogará por un período de más de cinco...

meses y al punto si que se concede esa prórroga no tendrá derecho, en...

virtud de ello, a salir de nuevo de su país, después de haber regresado...

a él, sin renovar su certificado.

Artículo 11. COMISIÓN DE CERTIFICADOS. Los certificados exp...

lidos en nombre de un Gobierno contratante tendrán que ser emitidos por los...

dichos Gobiernos contratantes, por las líneas del presente Convenio. Los...

dichos Gobiernos contratantes los considerarán como del mismo valor que...

los certificados que ellos mismos emitan a sus propios puertos.

Artículo 12. COMISIÓN. Todo puero que posea un certificado...

emitido en virtud del artículo 10 o del artículo 11, está obligado, en...

los puertos de los demás Estados contratantes, a la comprobación por...

funcionarios debidamente autorizados por los Gobiernos respectivos...

dentro de los límites que permitan verificar que existe a bordo un cer...

tificado válido, y al resultado oportuno en que el puero puede nave...

gar según las indicaciones esenciales del certificado, en defecto, que se...

recomiende en atención de hacerse a la vez sin perjuicio para el puero...

24 LEGISLATURA Sed. de 19 49

REGISTRADA AL No. 4502

an el folio... del libro letra...

No. 50 de asientos de Leyes, Resoluciones...

y Decretos votados por el Senado...

y consta de... de...

hojas escritas en máquina a razón de dos separaciones...

impartimentales.

Ciudad Trujillo, 12 de Junio 19 49

Teófilo...

Tele. de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 35

transportar, y si, en consecuencia, de acuerdo con las prescripciones del presente Convenio, puede el buque llevar a bordo un número de embarcaciones u otros aparatos de salvamento, inferior al inscrito en el certificado, los funcionarios o las otras personas autorizadas y mencionadas en los precedentes artículos 49 y 52 podrán expedir un suplemento.

Este suplemento mencionará, que en las circunstancias de que se trate, no se ha derogado ninguna de las disposiciones del presente Convenio. Irá anexo al certificado y substituyéndolo, pero solamente en lo que respecta a los aparatos de salvamento. No será válido más que para el viaje especial, a consecuencia del cual se ha expedido.

CAPITULO VII. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 57. EQUIVALENCIA. Cuando se haya dispuesto en el presente Convenio, que se debe acondicionar o tener a bordo una instalación, un artificio o un aparato especial cualquiera, o cierto tipo de instalación, de artificio o de aparato, y también cuando se prevea la adopción de una disposición especial, cualquiera Administración podrá aceptar, como sustitución, otra instalación, artificio o aparato, o cierto tipo de instalación, de artificio o de aparato, o cualquiera otra disposición, siempre que la Administración de que se trate haya comprobado, mediante ensayos adecuados, que la instalación, el artificio, el aparato o el tipo de instalación, de artificio o de aparato, o la disposición substitutiva, tiene una eficacia igual por lo menos a la especificada en el presente Convenio.

Cualquiera Administración que acepte en estas condiciones una instalación, un artificio o un aparato nuevo, o un tipo nuevo de instalación, de artificio o de aparato, o una nueva disposición, debe participarlo a las demás Administraciones y comunicarles, a petición, la descripción detallada así como un informe de los ensayos efectuados.

Artículo 58. LEYES, REGLAMENTOS, INFORMES. Los Gobiernos con-

CONGRESO NACIONAL

Res. 57. 1949. Ley de la Seguridad de la Vida Humana en el

ASUNTO

PAG. 35

transportar, y si, en consecuencia, de acuerdo con las prescripciones del presente Convenio, queda el padre llevar a bordo un número de embarcaciones u otros aparatos de salvamento, inferior al indicado en el artículo 49 y 50 podrán expedir un certificado, los funcionarios o las otras personas autorizadas y man- en las en los precedentes artículos 49 y 50 podrán expedir un certificado. mente. Este requisito mencionado, que en las circunstancias de que se trate, no se ha detallado ninguna de las disposiciones del presente Convenio. Los anexos al certificado y el certificado, pero solamente en lo que respecta a los aparatos de salvamento. No será válido más que para el viaje espacial, a consecuencia del cual se ha expedido.

CAPITULO VII. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 57. EQUIVALENCIA. Cuando se haya dispuesto en el presente Convenio, que se debe proporcionar o tener a bordo una instalación, un artículo o un aparato especial cualquiera, o cierto tipo de instalación, de artículo o de aparato, y también cuando se provea la adopción de una disposición especial, cualquiera instalación que aceptar, como aceptados, otra instalación, artículo o aparato, o cierto tipo de instalación, de artículo o de aparato, o cualquiera otra disposición siempre que la Administración de que se trate haya

7^a LEGISLATURA Ord. de 1949

REGISTRADA AL No. 452

en el folio 57 del libro letra P

y Decretos votados por el Senado

Y sesion de 1949

hechos escritos en máquina a razón de dos espacios interlineales.

Ciudad Trujillo, 1^o de Junio 1949

W. H. Navita

jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana ene el mar.

ASUNTO

PAG. 36

tratantes se comprometen a comunicarse recíprocamente:

1) el texto de las leyes, decretos y reglamentos que se hayan promulgado acerca de las diferentes materias de que trata el presente Convenio;

2) todos los informes oficiales o extractos oficiales de informes de que puedan disponer, en la extensión en que esos documentos muestren los resultados de las disposiciones del presente Convenio, y siempre que los informes o extractos de informes no tengan carácter reservado.

Se invita al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, a servir de intermediario para coleccionar todos estos informes y ponerlos en conocimiento de los demás Gobiernos.

Artículo 59. MEDIDAS ADOPTADAS DESPUES DE UN ACUERDO. En el caso en que el presente Convenio prevea la posibilidad de adoptar una medida después de un acuerdo entre todos los Gobiernos contratantes, o solamente algunos de ellos, el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte queda invitado a ponerse en relación con los demás Gobiernos contratantes, con objeto de averiguar si aceptan las proposiciones que pudieran hacerse por algunos de los Gobiernos contratantes, para realizar semejantes medidas, y además a informar a los otros Gobiernos contratantes del resultado de la consulta así efectuada.

Artículo 60. TRATADO Y CONVENIOS ANTERIORES. 1.- El presente Convenio reemplaza y anula al Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, firmado en Londres el 20 de enero de 1914.

2. Los demás tratados, convenios y acuerdos relativos a la seguridad de la vida en el mar, o a las cuestiones a ella referentes, que en la actualidad estén en vigor entre los Gobiernos que toman parte en el presente Convenio, tendrán pleno y completo efecto en la duración que se les asigne y por lo que respecta:

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO PAG. 36

Tratados de comercio y navegación...

1) El texto de las leyes, decretos y reglamentos que se han promulgado...

2) Todos los informes oficiales o extractos oficiales de informes de que pueda disponer, en la extensión en que esos documentos...

Se invita al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, a servir de intermediario para conseguir todos estos informes y generalizar en conocimiento de los demás Gobiernos...

Artículo 2º. MEDIDAS ADOPTADAS DESPUES DE LA RATIFICACION. En el caso en que el presente convenio previera la posibilidad de adoptar una medida después de su acuerdo entre todos los Gobiernos contratantes...

al aceptar las proposiciones que mejor hicieren por algunos de los...

El presente convenio para la seguridad de la vida...

en el presente convenio...

LEGISLATURA 1ª de 1949

REGISTRADA AL No. 452

on el folio... del libro letra...

No... de asientos de Leyes, Resoluciones...

Y consta de... Decretos votados por el Senado...

hojas escritas en máquina a razón de dos...

de... de...

Ciudad Trujillo, Junio 10 1949

de... de...

Leffe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 37

a) A los buques a los que no se aplique el presente Convenio.

b) A los buques a los que se aplique el presente Convenio, por lo que se refiere a los puntos que no sean objeto de prescripciones expresamente consignadas en el presente Convenio.

Sin embargo, en el caso de que tales tratados, convenios o acuerdos, estuvieran en oposición con las obligaciones del presente convenio, las disposiciones de este último prevalecerán.

3) Todos los puntos que no sean objeto de prescripciones expresamente indicadas en el presente convenio, quedan sometidos a la legislación de los Gobiernos contratantes.

Artículo 61. MODIFICACIONES. CONFERENCIAS FUTURAS. 1.- Las modificaciones al presente Convenio que pudieran considerarse como mejoras útiles o necesarias, pueden proponerse en todo tiempo por un Gobierno contratante al del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Este comunicará las propuestas a los demás Gobiernos contratantes, y si una modificación cualquiera es aceptada por todos los Gobiernos contratantes (incluyendo los Gobiernos que hayan depositado ratificaciones o adhesiones que no se hayan hecho todavía efectivas) se modificará el presente Convenio en consecuencia.

2. En fechas y lugares que podrán convenir los Gobiernos contratantes, se celebrarán conferencias que tengan por objeto la revisión del presente Convenio.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte convocará a una Conferencia de esa naturaleza, cada vez que la tercera parte de los Gobiernos contratantes expresen su deseo, después de cinco años de vigencia del presente Convenio.

CONGRESO NACIONAL

Las aprobadas sobre la Seguridad de la Vida Humana en el
1949

PAG

ASUNTO

a) Los bienes a los que se refieren el presente Convenio.
b) A los bienes a los que se refieren el presente Convenio, por
lo que se refiere a los puntos que no sean objeto de las dispo-
siciones expresamente consignadas en el presente Convenio.
En cambio, en el caso de que tales tratados, convenios,
acuerdos, estatutos o constituciones con las obligaciones del presente
convenio, las disposiciones de este último prevalecerán.
El texto del tratado que no sea objeto de las disposiciones ex-
presamente indicadas en el presente convenio, quedan sometidos
a la legislación de los Estados contratantes.
Artículo 11. - Las obligaciones de los Estados contratantes con re-
fuerzo al presente convenio que pudieran considerarse como re-
quisitos o necesarias, pueden proponerse en todo tiempo por el
gobierno contratante al del Reino Unido de la Gran Bretaña e Ir-
landa del Norte. Este comité las presentará a los señores Go-
biernos contratantes, y si una notificación así llegare a cualquiera
de los señores Gobiernos contratantes (incluyendo los Gobiernos que
hayan dado su consentimiento a este convenio) que no se hayan hecho

2ª LEGISLATURA 2da. de 1949

REGISTRADA AL No. 432

an el folio del libro letra L

No. 57 de asientos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por el Senado

y consta de 12 fojas

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios
interlineales.

Ciudad Trujillo, 12 de Junio 1949

M. P. Navia

1949



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG.

38

CAPITULO VIII.- DISPOSICIONES FINALES

Artículo 62. APLICACION A LAS COLONIAS, ETC.- 1. Un Gobierno contratante podrá en el acto de la firma, de la ratificación o de la adhesión, o posteriormente, notificar mediante una declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus colonias, territorios de ultramar, protectorados, o países que estén bajo su soberanía o mandato, o en algunos de ellos. El presente Convenio deberá aplicarse a todos los territorios indicados en esa declaración, dos meses después de la fecha en que se reciba, pero a falta de tal declaración, el presente Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios.

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

3. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, deberá poner en conocimiento de los demás Gobiernos contratantes, la aplicación del presente Convenio en toda colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio bajo su soberanía o mandato

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO

PAG.

CAPITULO VIII. - DISPOSICIONES FINALES

Artículo 53. APLICACIÓN A LAS COLONIAS, etc. - I. El Gobierno
constantemente podrá en el caso de la firma, de la ratificación o de la
adhesión, o posteriormente, notificar mediante una declaración es-
crita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de
Irlanda del Norte, su intención de aplicar el presente Convenio a las
dichas colonias, territorios de ultramar, protectorados, o países
que estén bajo su soberanía o mandato, o en algunos de ellos. El pre-
sente Convenio deberá aplicarse a todas las territorios indicados
en esa declaración, con todas las reservas de la fuerza en que se realice,
pero a falta de tal declaración, el presente Convenio no se aplicará
en ninguno de esos territorios.

2. El Gobierno constantemente podrá en todo tiempo, por declara-
ción escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña
y de Irlanda del Norte, dar a conocer su propósito de hacer cesar la
aplicación del presente Convenio en todas las colonias, territorios
de ultramar, protectorados o territorios bajo su soberanía o mandato,
o en algunos de ellos, a las que el presente Convenio hubiera sido
aplicado en un período de cinco años, por lo menos, de acuerdo
con el párrafo anterior. En este caso, el Gobierno
en todas las territorios mencionados, en sus des-
pués de la recepción de esta declaración por el Gobierno
del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte.

7^a LEGISLATURA Ord. de 1949

REGISTRADA AL No. 452

añ el folio... del libro letra...

No. 57 de asientos de Leyes, Resoluciones

Y Decretos votados por el Senado

y copia de... de...

de... en métrica o razón de dos espacios

interlineales.

15 de Junio 1949

... de...

Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 39

de acuerdo con las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, y el cese de tal aplicación, conforme a las disposiciones del párrafo 2, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio comenzará o cesará de aplicarse.

Artículo 63. TEXTOS AUTÉNTICOS. RATIFICACION.- El presente Convenio, cuyos textos en francés y en inglés son ambos auténticos, lleva la fecha de hoy.

El presente Convenio tendrá que ratificarse.

Las actas de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, que notificará a los demás Gobiernos signatarios o adheridos, todas las ratificaciones depositadas, así como la fecha de su depósito.

Artículo 64. ADHESION. Un Gobierno (distinto del Gobierno de un territorio al que se aplique el artículo 62), en nombre del cual no se haya firmado el presente Convenio, podrá adherirse a éste en todo tiempo después de entrar en vigor el expresado Convenio. Las adhesiones podrán hacerse mediante notas escritas dirigidas al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte y surtirán efecto tres meses después de la fecha de su recepción.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios o adheridos, de todas las adhesiones recibidas y de la fecha de su recibo.

Un Gobierno que se proponga adherirse al presente Convenio, pero que desee agregar una zona a las especificadas en el anexo del artículo 28 deberá, antes de notificar su adhesión, manifestar ese deseo al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, con el fin de que éste lo comunique a todos los Gobiernos contratantes. Si todos los Gobiernos contratantes acusan conformidad con la demanda, dicha zona se añadirá a las mencionadas en el pre-

dd

CONGRESO NACIONAL

Los negociaciones entre la República de la isla de Santo Domingo en el...

ASUNTO

PAG

de acuerdo con las disposiciones del artículo 1 del presente artículo,
y el caso de tal aplicación, conforme a las disposiciones del artículo
1, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el pre-
sente convenio comenzará a tener efecto.
Artículo 3.º TEXTO ADICIONAL. RATIFICACION. - El presente Con-
venio, cuyos textos en francés y en inglés son idénticos, se ratifi-
cará en la fecha de hoy.
El presente convenio tendrá que ratificarse.
Las ratificaciones de este convenio se depositarán en los archivos del Go-
bierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, que
notificará a los Gobiernos signatarios o adheridos, debiendo las
ratificaciones ser depositadas, así como la fecha de su depósito.
Artículo 4.º ADICIONAL. Un Gobierno (Estado) del Reino Unido de la
Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, en nombre del cual no
se haya firmado el presente convenio, podrá adherirse a éste en todo
momento después de entrar en vigor el presente convenio. Las adhe-
siones podrán hacerse mediante notas escritas dirigidas al Gobierno del
Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte y serán efec-
tivas desde la fecha de su recepción.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del
Norte, a todos los Gobiernos signatarios o adheridos, se
recomienda y de la fecha de su recepción.
El presente convenio se propone adherirse al presente convenio, pe-
ro como a las especificaciones en el anexo del
presente convenio, manifestando que
el Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda
del Norte se adhiera a todos los Gobiernos
signatarios o adheridos en el pre-



174
LEGISLATURA Ord. de 1949
REGISTRADA AL No. 452 de 1949
No. 572 de asientos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por el Senado
Y consta de 21
hojas escritas en máquina a razón de dos espaldas
interlineales.
Ciudad Trujillo, 10 de Junio 1949
Lefe de las Oficinas del Senado

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

40

ASUNTO

PAG.

citado anexo, cuando el Gobierno de que se trata notifique su adhesión.

Artículo 65. FECHA DE ENTRADA EN VIGOR. El presente Convenio entrará en vigor el 10. de julio de 1931, entre los Gobiernos que en esa fecha hayan depositado su ratificación, siempre que, por lo menos, cinco ratificaciones estén depositadas en el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte. En el caso de que en esa fecha no se hubieran depositado cinco ratificaciones, el presente Convenio entrará en vigor tres meses después de la fecha del depósito de la quinta ratificación. Las ratificaciones depositadas posteriormente a la fecha en que empiece la vigencia del presente Convenio, surtirán efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

Artículo 66. DENUNCIA. El presente Convenio podrá denunciarse en nombre de uno cualquiera de los Gobiernos contratantes, en todo momento después de expirar un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que el Convenio haya empezado a regir para el Gobierno de que se trate. La denuncia se efectuará por notificación escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos contratantes de todas las denuncias recibidas y de la fecha de su recepción.

Una denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que la reciba el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios han firmado a continuación.

Hecho en Londres hoy, trigésimo primer día del mes de mayo de 1929, en un solo ejemplar que se depositará en los archivos del Re-

dd

CONGRESO NACIONAL

Los apuntes que se refieren a la historia de la vida humana en el...

PAG.

ASUNTO

Artículo 65. LEY DE TRATADO DE VIOG. El presente Convenio entrará en vigor el día de fecha de 1921, entre los Gobiernos que en sus fechas se han depositado en el Archivo del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte. En el caso de que...

74 LEGISLATURA Ord. de 1949

REGISTRADA AL No. 450

en el folio... del libro letra...

No. de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado y consta de... de...

hojas escritas en máquina a razón de dos espacios interlineales. Ciudad Trujillo, 12 de Junio 1949

M. E. Navarrete
Jefe de las Oficinas del Senado



CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 41

no Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, el cual remitirá copias certificadas, conformes, a todos los Gobiernos signatarios.

STHAMER
 GUSTAV KOENIGS
 ARTHUR WERNER
 OTTO RIESS
 HERMANN GIESS
 HUGO DOMINIK
 WALTER LAAS

HENRY JAMES FEAKES
 THOMAS FREE

A. de GERLANCHE de GOMERY
 G. de WINNE

A. JOHNSTON
 LUCIEN PACAUD

EMIL KROGH
 V. LORCK

JAVIER de SALAS

JOHN SHELAN DULANTY
 E. C. FOSTER

WALLACE H. WHITE
 ARTHUR J. TURER
 CHARLES M. BARNES
 GEO H. ROCK
 CLARECEN S. KEMFF
 DICKERSON N. HOOVER
 W. D. TERRELL
 JOHN O. TAWRESEY
 HERBERT B. WALKER
 CHARLES A. McALLISTER

GUSTAF WREDE
 V. BERGMAN
 KARL KURTEN

RIO
 A. HAARBLEICHER
 JEAN MARIE
 F. THOUROUDE

H. W. RICHMOND
 WESTCOTT ABELL
 A. L. AYRE
 F. W. BATE
 C. H. BOYD
 WILLIAM C. CURRIE
 A. J. DANIEL

CONGRESO NACIONAL

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 42

NORMAN HILL
C. HIPWOOD
A. MORRELL

G. L. CORBETT
E. V. WHISH
MANSUKHLAL, ATMARAM MASTER

GIULIO INGIANNI
ALBERTO ALESSIO
DELFINO ROGERI DI VILLANOVA
TORQUATO C. GIANNINI
FRANCESCO MARENA
ERNESTO FERRETTI
G. GNEME
LUIGI BIANCHERI

YUKIO YAMAMOTO
SCHICHIHEI OTA
ITARO ISHII

B. VOGT
L. T. HANSEN
ARTH H. MATHIESEN

C. FOCK
C. H. de GOEJE
A. van DRIEL
J. A. BLAND -v.-d.- BERG
PHS. van OMMKEN
H. G. J. UILKENS

ERIK PALMSTIERNA
NILS GUSTAF NILSSON

J. ARENS
K. EGGI

ANEXO PRIMERO

REGLAMENTO.- CONSTRUCCION

Regla I. DEFINICIONES.- 1. La línea de carga de compartimentado es la de flotación considerada en la determinación del compartimentado del buque.

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

2. La eslora del buque es la longitud medida entre las perpendiculares trazadas en las extremidades de la línea de máxima carga de compartimentado.

3. La manga del buque es la anchura máxima fuera de forros, medida en la línea de máxima carga de compartimentado o por debajo de ella.

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

5. La línea de margen es una línea trazada en el costado, a 76 milímetros (3 pulgadas) por debajo de la intersección de la superficie externa del costado con la superficie superior de la cubierta de mamparos estancos, en el costado, paralelamente a esa cubierta.

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

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

El volumen de un espacio que se extienda por encima de la línea de margen, se medirá solamente hasta la altura de esta línea.

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

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

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

10. En todos los casos, los volúmenes se calcularán fuera de forros.

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

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

3. Para un buque que carezca de cubierta continua de cierre, la eslora inundable en cada punto podrá determinarse

considerando una línea de margen continua, hasta la cual, teniendo en cuenta la inmersión y el cambio de asiento del buque, que pudieran resultar de una avería, se conserven estancos los costados del buque y los mamparos correspondientes.

Regla III. PERMEABILIDAD.- 1. Las hipótesis que figuran en la regla segunda se refieren a las permeabilidades de los volúmenes limitados por encima, en la línea de margen.

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

a) El espacio de máquinas como se define en la regla primera (8).

b) La parte del buque a proa del espacio de máquinas.

c) La parte del buque a popa del espacio de máquinas.

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

$$80 + 12,5 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

en la que:

a= volumen de los espacios destinados al pasaje, según la definición de la regla primera (9), situados por debajo de la línea de margen y comprendidos en el espacio de máquinas;

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

v= volumen del espacio de máquinas, por debajo de la línea de margen.

b) Para los buques con motores de combustión interna, la permeabilidad media uniforme será igual al valor dado por la fórmula precedente, aumentado en 5.

c) Cuando se pueda establecer a satisfacción de la Administración, que la permeabilidad media, determinada por un cálculo directo, es menor que la que resulta de la fórmula, se podrá substituir esta última por la permeabilidad directamente calculada. Para este cálculo directo, la permeabilidad de los espacios afectos a los pasajeros, definidos por la regla primera (9), se supondrá igual a 95, la de los espacios destinados a mercancías, al carbón y a los víveres de a bordo, igual a 60, y la del doble fondo, de los depósitos de combustibles líquidos y otros recipientes, tendrá los valores que en cada caso apruebe la Administración.

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

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

en que:

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

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

4. Si un compartimiento, en un entrepuente, entre dos mamparos estancos transversales, comprende un espacio destinado al pasaje o a la tripulación, se considerará como espacio destinado al pasaje el conjunto de este compartimiento,

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

Regla IV. ESLORA ADMISIBLE DE LOS COMPARTIMIENTOS.- 1. Coeficiente de subdivisión: la eslora máxima admisible para el compartimiento que tenga su centro en un punto cualquiera de la eslora de un buque, se deduce de la eslora inundable, multiplicando a ésta por un factor adecuado, llamado coeficiente de subdivisión.

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

- a) a medida que la eslora del buque aumente;
- b) desde un coeficiente A, aplicable a los buques esencialmente destinados al transporte de mercancías, hasta un coeficiente B, aplicable a los buques esencialmente dedicados al transporte de pasajeros.

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

$$\begin{array}{l}
 L \text{ en metros} \\
 A = \frac{582}{L-60} + 0,18(L=1310 \text{ máx}) \quad A = \frac{100}{L-198} + 10,18(L=4300 \text{ máx}) \quad (I) \\
 L \text{ en pies} \\
 B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18(L=790 \text{ máx}) \quad B = \frac{100}{L-138} + 0,18(L=2600 \text{ máx}) \quad (II)
 \end{array}$$

2. Criterio de servicio: Para un buque de eslora dada, el coeficiente de subdivisión apropiado se determina con ayuda del valor del Criterio de servicio (llamado a conti-

nuación Criterio), dado por las fórmulas (III) y (IV) siguientes, en las cuales:

C_s = Criterio;

L = eslora del buque definido por la regla primera (2);

M = volumen del espacio de máquinas, definido por la regla primera (8), pero añadiéndole el volumen de todos los depósitos permanentes de combustible líquidos situados fuera del doble fondo y a proa o a popa del espacio de máquinas;

P = volumen total de los espacios dedicados al pasaje por debajo de la línea de margen, según la definición de la regla primera (9);

V = volumen total del buque por debajo de la línea de margen;

P_1 = producto KN ;

N = número de pasajeros que se autoriza para transportar al buque;

K = 0,056, si L y V están medidos en metros y en metros cúbicos respectivamente (0,6, si L y V están medidos en pies y en pies cúbicos respectivamente).

Si el valor del producto KN es mayor que el de la suma de P y del volumen real destinado al pasaje, por encima de la línea de margen se podrá tomar para P_1 el valor menor de los dos, siempre que este valor no sea inferior a los dos tercios de KN .

Si P_1 es mayor que P , se tendrá:

y en los demás casos:
$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad (III)$$

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad (IV)$$

Tratándose de buques sin cubierta de cierre, se

calcularán los volúmenes hasta la línea de margen efectivamente considerada en el cálculo de la eslora inundable.

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

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100}$$

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

b) El compartimentado a popa del mamparo de colisión de los buques que tengan menos de 131 metros (430 pies), pero no menos de 79 metros (260 pies) de eslora, cuyo criterio tenga el valor S dado por la fórmula:

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

deberá determinarse con un coeficiente igual a la unidad, en aquellos cuyo criterio sea igual o superior a 123, por el coeficiente B dado por la fórmula (II), y, en fin, en aquellos cuyo criterio se halle comprendido entre 5 y 123, por un factor obtenido por interpolación lineal entre la unidad y el factor B, por re-

dio de la fórmula:

$$F = 1 - \frac{(1-B)(C_s - S)}{123 - S}$$

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

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

$$\frac{L^2}{650}, (L \text{ en metros}) \frac{L^2}{7000}, (L \text{ en pies}) o 50$$

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

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

buque a que pertenezcan los compartimientos de que se trate.

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

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

3. Un mamparo transversal principal podrá presentar una cavidad siempre que ningún punto de ésta, hacia el costado, pase de dos superficies verticales supuestas a cada lado, y a una distancia del forro exterior igual a $1/5$ de la manga del buque definida por la regla I (3), midiendo la distancia normalmente al plano diametral del buque, y en el plano de la línea de máxima carga de compartimentado.

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

4. Un mamparo transversal principal podrá ser de bayoneta, con tal de:

a) que la eslora combinada de los compartimientos, separados por el mamparo de que se trate, no exceda el 90 por 100 de la eslora inundable; o bien

b) que se provea un compartimentado suplementario, adosado a la bayoneta, con objeto de mantener la misma seguridad que si el mamparo fuese plano.

5. Cuando un mamparo transversal principal presente una cavidad, o una bayoneta, se le substituirá en la determinación del compartimentado por un mamparo plano equivalente.

6. Si la distancia entre dos mamparos transversa-

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

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

En este caso, el volumen de la reserva de flotabilidad, supuesto intacto en el costado opuesto a la avería, no deberá ser superior al que se ha supuesto intacto en el costado de la avería.

8. Cuando exista el propósito de construir cubiertas estancas, dobles cascos o mamparos longitudinales, estancos o no, la Administración comprobará que la seguridad del buque no ha disminuído bajo ningún concepto, teniendo especialmente cuenta de la escora que pueda originarse en caso de inundación de esas partes del casco.

Regla VI. MAMPAROS EXTREMOS. MAMPAROS QUE LIMITAN EL ESPACIO DE MAQUINAS. TUNELES DE LAS LINEAS DE EJES, ETC.- 1. Todo buque llevará un mamparo de proa o de colisión, que será estanco hasta la cubierta de cierre. Este mamparo se colocará a una distancia de la perpendicular de proa, igual, por lo menos, al cinco por ciento de la eslora del buque, y cuando más a 3,05 m.

(10 pies), más el cinco por ciento de la eslora del buque.

Si hay a proa una superestructura de gran longitud se establecerá un mamparo estanco a la intemperie por encima del mamparo de colisión, entre la cubierta de cierre y la cubierta que inmediatamente esté encima. La prolongación del mamparo de colisión podrá no estar directamente encima de él, con tal que esta prolongación se halle, cuando menos, a una distancia de la perpendicular de proa igual al cinco por ciento de la eslora del buque, y que la parte de la cubierta de cierre que forma bayoneta sea, efectivamente, estanca.

2. Habrá también un mamparo de popa y mamparos que separen el espacio de máquinas, según lo define la regla I (8), de los espacios destinados al pasaje y a la carga, situados a proa y a popa, estos mamparos serán estancos hasta la cubierta de cierre. Sin embargo, el mamparo de popa podrá interrumpirse por debajo de la citada cubierta, siempre que, por ello, no disminuya el grado de seguridad del buque en lo que se refiere al compartimentado.

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

Regla VII. DETERMINACION, MARCADO E INSCRIPCION DE LAS LINEAS DE CARGA DE COMPARTIMENTADO.- 1. Las líneas de carga de compartimentado, determinadas y trazadas conforme a las prescripciones del artículo 5 del Convenio, se mencionarán en el Certificado de seguridad, designando por la notación C_1 la que se refiere al caso en que el buque se utilice principalmente para el servicio de pasajeros, y por las notaciones C_2 , C_3 , etc.,

las relativas a otros casos de utilización del buque.

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

3. En ningún caso, una marca de la línea de carga de compartimentado podrá ser colocada por encima de la línea de máxima carga en agua salada, determinada por la resistencia del barco o por las tablas nacionales de franco-bordo reconocidas.

4. Cualquiera que sea la posición de las marcas de las líneas de carga de compartimentado, un barco no debe jamás cargarse de modo que sumerja la línea de carga correspondiente a la estación y a la región del globo trazada conforme a las reglas nacionales de franco-bordo reconocidas.

Regla VIII. CONSTRUCCION Y PRUEBAS PRELIMINARES DE LOS MAMPAROS ESTANCOS, DOBLES FONDOS, ETC.- 1. Los mamparos estancos de compartimentado, transversales o longitudinales, deberán estar contruidos de modo que puedan soportar, con un margen de resistencia conveniente, la presión debida a una columna de agua que se eleve hasta la línea de margen en cada uno de ellos. La construcción de estos mamparos debe ser a satisfacción de la Administración.

2. Las bayonetas y cavidades practicadas en los mamparos, deben ser estancos y presentar la misma resistencia que las partes próximas al mamparo.

Cuando las cuadernas o los baos atraviesen una cubierta estanca o un mamparo estanco, esta cubierta y este mamparo deben ser estancos por su misma construcción sin el empleo de madera o de cemento.

3. El ensayo por inundación de los compartimien-

tos principales no es obligatorio. Un examen completo de los mamparos deberá efectuarse por un inspector; este examen se completará en todos los casos por un ensayo a la lanza.

4. El rasel de proa se someterá a la prueba de inundación, debiendo elevarse el nivel del agua hasta la línea de máxima carga de compartimentado.

5. Los dobles fondos, comprendiendo en ellos las quillas tubulares y las caras internas de los dobles cascos, se ensayarán por una carga de agua que se eleve hasta la línea de margen.

6. Los tanques que deban contener líquidos y que formen parte del compartimentado del buque, se probará su estanqueidad por una carga de agua correspondiente a la línea de máxima carga de compartimentado o a los dos tercios del puntal medido desde la parte superior de la quilla hasta la línea de margen, a través del tanque y utilizando la mayor de estas cargas; pero la altura de carga por encima de la parte alta del tanque, no será en ningún caso inferior a 0,92 metros (3 pies).

Regla IX. ABERTURAS EN LOS MAMPAROS ESTANCOS.- 1. El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos se reducirá al mínimo compatible con las disposiciones generales y la buena explotación del buque. Estas aberturas irán provistas de ciernes satisfactorios.

2. a) Si atraviesan los mamparos estancos de compartimentado tuberías, imbornales, cables eléctricos, etc., se adoptarán medidas para mantener la estanqueidad íntegra de esos mamparos.

b) Queda prohibido poner compuertas en los mamparos estancos de compartimentado.

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

I) En el mamparo estanco de colisión debajo de la línea de margen.

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

b) Por debajo de la línea de margen, se podrá atravesar el mamparo de colisión por un tubo, cuando más, para el servicio del líquido contenido en el tanque de proa, con tal que el tubo vaya provisto de una válvula de cierre de tornillo, que se pueda maniobrar desde un punto situado por encima de la cubierta de cierre, fijándose la válvula propiamente dicha al mamparo de colisión en el interior de los raseles de proa.

4. a) Las puertas estancas en los mamparos que separen las carboneras permanentes de las de reserva, serán siempre accesibles, salvo la excepción prevista en el apartado 9 c) para las puertas de las carboneras de entrepuente.

b) Se adoptarán disposiciones satisfactorias por medio de pantallas u otro procedimiento para evitar que el carbón impida el cierre de las puertas estancas de las carboneras.

5. En el espacio de máquinas, excluyendo las puertas de las carboneras y de los túneles de las líneas de ejes, no habrá más que una puerta de comunicación en cada mamparo transversal principal. Estas puertas se colocarán de manera que sus umbrales sean prácticamente lo más altos posible.

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

b) Las puertas de bisagra irán provistas de cerrojos manejados por palancas que se puedan maniobrar desde ambos

lados del mamparo.

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

d) Las puertas que deban cerrarse por su propio peso o por la caída de un peso, irán provistas de un artificio conveniente para regularizar su cierre; el mecanismo permitirá dejar la puerta libre en su sitio y además desde un punto accesible situado encima de la cubierta de cierre. Debe instalarse el manejo a mano, para permitir la maniobra de la puerta en su sitio y desde un punto situado por encima de la cubierta de cierre. Por último, el mecanismo de la puerta, cuando se haya desembragado para dejarla libre, se podrá embragar rápidamente desde cualquiera de los dos puestos de maniobra.

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

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

7. a) Se admitirán puertas estancas de bisagras

en las partes del buque destinadas a los pasajeros y a la tripulación, así como en los locales de servicio, siempre que se encuentren sobre una cubierta cuya superficie inferior, en su punto más bajo del costado, esté por lo menos a 2,13 metros (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de compartimentado. Tales puertas no se admitirán en las partes y locales indicados del buque por debajo de esa cubierta.

b) Se podrán admitir puertas estancas de bisagras de construcción satisfactoria en los mamparos de entrepuente que separen dos bodegas de carga, a la altura permitida para las portas de carga del costado, de acuerdo con las prescripciones de la regla X (11). Estas puertas se cerrarán antes de la salida, y se mantendrán cerradas durante todo el viaje; la hora de su apertura a la llegada a puerto y de su cierre antes de salir de él, se inscribirán en el cuaderno de bitácora reglamentario. Cuando exista el propósito de instalar puertas de esta naturaleza, su número y el detalle de sus disposiciones serán objeto de un examen especial por la Administración, que exigirá a los armadores un certificado de la absoluta necesidad de esa puerta para el servicio.

8. Todas las demás puertas estancas serán de corredera.

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

1) Si el número de puertas excede de 5, todas las puertas estancas de corredera podrán maniobrarse mediante un manantial de energía y se podrán cerrar simultáneamente des-

de un puesto de maniobra situado en el puente, precediendo al cierre una señal sonora.

II) Si el número de puertas no pasa de 5:

m) Si el criterio no excede de 30, todas las puertas estancas de corredera podrán maniobrarse solamente a mano.

n) Si el criterio excede de 30, sin pasar de 60, todas las puertas estancas de corredera podrán ser o puertas que se cierren por la gravedad provistas de un escape y de un sistema de movimientos a mano que se maniobren en un sitio y desde un punto situado encima de la cubierta de cierre, o puertas maniobradas con ayuda de un manantial de energía.

p) Si el criterio pasa de 60, todas las puertas estancas de corredera deberán maniobrarse por medio de un manantial de energía.

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

c) El empleo de un manantial de energía se exigirá igualmente para la maniobra de las puertas establecidas en el paso de los conductos a las cámaras frigoríficas, siempre que estos conductos atraviesen más de un mamparo transversal principal estanco y si los umbrales de estas puertas están a menos de 2,13 metros (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de compartimentado.

10. El empleo de paneles desmontables de plancha, no se permitirá más que en el espacio de máquinas. Esos paneles estarán siempre en su sitio antes de salir a la mar y no podrán quitarse en la mar más que en el caso de imperiosa

necesidad. Al volverlos a poner en su sitio se tomarán las precauciones necesarias para establecer la estanqueidad perfecta de la junta.

11. Todas las puertas estancas deberán ir cerradas durante la navegación, o no abrirse más que cuando el servicio del buque lo exija. En este caso, estarán siempre dispuestas para cerrarse inmediatamente.

12. Si hay túneles o pasillos que comuniquen los alojamientos del personal con la cámara de calderas o estén dispuestos para alojar tuberías o para cualquier otro objeto, que atraviesen los mamparos estancos principales, estos pasillos o túneles tendrán que ser estancos y cumplir las condiciones de la regla XII. El acceso a una de las extremidades, por lo menos de esos pasillos o túneles, si se pasa por ellos en la mar, deberá realizarse por medio de un pozo estanco de suficiente altura para que su desembocadura esté por encima de la línea de margen. El acceso al otro extremo podrá hacerse por una puerta estanca del tipo que exija su emplazamiento en el buque. Ninguno de esos pasillos o túneles atravesará el mamparo de compartimentado inmediatamente a popa del mamparo de colisión.

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

Regla X. ABERTURAS EN EL COSTADO EXTERIOR POR DEBAJO DE LA LINEA DE MARGEN.- 1. La disposición y eficacia de los medios de cierre de todas las aberturas practicadas en el costado exterior del buque, deberán corresponder al objeto que se persiga y al sitio donde se encuentren; de una manera general deberán estar a satisfacción de la Administración.

2. a) Si en un entrepuente, el borde inferior de la abertura de un portillo cualquiera está por debajo de una lí-

nea trazada en el costado paralelamente a la intersección de la cubierta de cierre con el costado y tiene su punto más bajo a 2,5 por 100 de la manga del buque por encima de la línea de máxima carga de compartimentado, todos los portillos de ese entrepuente serán portillos cerrados.

b) Si en un entrepuente, el borde inferior de la abertura de un portillo cualquiera, distinto de los que deben ser cerrados, según el párrafo a) precedente, está por debajo de una línea trazada paralelamente a la intersección de la cubierta de cierre con el costado y tiene su punto más bajo a 3,66 metros (12 pies) más 2,5 por 100 de la manga del buque, por encima de la línea de máxima carga de compartimentado, todos los portillos de ese entrepuente se construirán de manera que nadie pueda abrirlos sin autorización del capitán del buque.

c) Los demás portillos podrán ser del tipo ordinario, pudiéndose abrir.

d) Si en un entrepuente, el borde inferior de la abertura de uno cualquiera de los portillos indicados en el párrafo b) precedente, está por debajo de una línea trazada paralelamente a la intersección de la cubierta de cierre con el costado, y tiene su punto más bajo a 1,37 m. (4,5 pies) más de 2,5 por 100 de la manga del buque por encima de su flotación, al salir de puerto todos los portillos de ese entrepuente se cerrarán de una manera estanca y con llave, antes que el buque salga del puerto, y no se abrirán durante la navegación.

Las horas en que se abran los portillos en el puerto, y en que se cierran con llave, antes de hacerse a la mar, se inscribirán en el cuaderno de bitácora reglamentario.

La Administración podrá precisar el calado medio máximo para el que los portillos de que se trata tienen el borde inferior de su abertura por encima de la línea definida en

este párrafo y con el cual, en consecuencia, estará permitido abrirlos en la mar bajo la responsabilidad del capitán. En los mares tropicales, con buen tiempo, ese celado podrá aumentarse en 305 milímetros (1 pie).

3. Tapas de bisagra, de un modelo eficaz y dispuestas de modo que se puedan, efectivamente, cerrar y hacer estancas, se instalarán en todos los portillos:

- a) que reglamentariamente deban ser cerrados;
- b) que estén situados dentro de la octava parte de la eslora del buque, a partir de la perpendicular de proa;
- c) que ocupen las posiciones definidas en el apartado 3 b) anterior;
- d) que no sean accesibles durante la navegación;
- e) que estén situados en locales destinados al alojamiento de marineros o fogoneros;
- f) que estén situados en locales destinados al alojamiento de pasajeros de entrepuente.

4. Los portillos colocados bajo la cubierta de cierre, distintos de los mencionados en el párrafo anterior, irán provistos de tapas interiores eficaces; éstas podrán ser desmontables y quedar depositadas en las proximidades de los portillos.

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

6. Ningún portillo se colocará en los locales destinados exclusivamente al transporte de mercancías o de carbón.

7. Ningún portillo de ventilación automática se colocará en el costado del buque por debajo de la línea de margan sin autorización especial de la Administración.

8. Todas las tomas y descargas de agua en el costado se dispondrán de modo que impidan cualquier introducción ac-

cidental de agua en el buque.

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

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

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

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

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

12. Las aberturas interiores de los vertederos

de ceniza y de residuos, etc., estarán provistos de una tapa eficaz.

Si estas aberturas van situadas por debajo de la línea de margen, la tapa será estanca, y se debe además instalar en el vertedero una válvula sin retorno, colocada en sitio accesible por encima de la línea de máxima carga de compartimentado. Cuando no se utilice el vertedero, la válvula y la tapa se cerrarán y se afirmarán en su sitio.

Regla XI. CONSTRUCCION Y ENSAYOS PRELIMINARES DE PUERTAS ESTANCAS, PORTILLOS, ETC.- 1. El proyecto, el material empleado y la construcción de las puertas estancas, portillos, portalones, portas de carbón y de carga, válvulas, tuberías, vertederos de ceniza y de residuos a que se refiere el presente Reglamento, deberán satisfacer a la Administración.

2. Toda puerta estanca se someterá a una prueba hidráulica a presión correspondiente a la altura de agua hasta la línea de margen. Esa prueba se hará antes de empezar el buque a prestar servicio, antes o después de colocar la puerta a bordo.

Regla XII. CONSTRUCCION Y PRUEBAS INICIALES DE LAS CUBIERTAS ESTANCAS, ETC.- 1. Cuando sean estancos, las cubiertas, pozos, túneles, quillas tubulares y cañerías de aire presentarán una resistencia igual a las partes correspondientes de los mamparos estancos. Los procedimientos empleados para asegurar la estanqueidad de tales elementos, así como las disposiciones adoptadas para el cierre de la abertura, satisfarán a la Administración. Las cañerías de aire y los pozos estancos se elevarán por lo menos hasta la línea de margen.

2. Cuando sean estancos, las cubiertas, pozos, túneles y cañerías de aire se someterán a una prueba de estanqueidad a la lanza después de construídos; las pruebas de las

cubiertas se podrán llevar a cabo cubriéndolas de agua.

Regla XIII. MANIOBRAS E INSPECCIONES PERIODICAS DE LAS PUERTAS ESTANCAS, ETC.- En todo buque, nuevo o existente, se practicarán semanalmente ejercicios de maniobra de los órganos estancos de cierre de las puertas, portillos, imbornales, válvulas, vertederos de ceniza y de residuos. En los buques que realicen viajes cuya duración exceda de una semana, se llevará a cabo un ejercicio completo antes de hacerse a la mar y se harán otros durante la navegación, a razón de uno por semana, cuando menos; sin embargo, las puertas cuya maniobra implique el empleo de un manantial de energía y las puertas de bisagras de los mamparos transversales principales, se maniobrarán diariamente cuando se utilicen en la mar.

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

Regla XIV. INSCRIPCIONES EN EL CUADERNO DE BITÁCORA REGLAMENTARIO.- En todo buque, nuevo o existente, las puertas de bisagras, paneles desmontables, portillos, portalones, portas de cargas y de carbón y otras aberturas que deban estar cerradas durante la navegación, como consecuencia de las prescripciones precedentes, se cerrarán antes de salir a la mar. Se inscribirán en el cuaderno de bitácora reglamentario las horas de cierre de todos esos elementos y las horas a que se abran aquellas cuya apertura permite el presente Reglamento.

En el cuaderno de bitácora reglamentario se mencionarán también todos los ejercicios y todas las inspecciones prescritas por la regla XIII anterior, consignando explícitamente cualquier defecto comprobado.

Regla XV. DOBLES FONDOS.- 1. Los buques cuya eslora sea por lo menos igual a 61 metros (200 pies) e inferior a 76 metros (249 pies) irán provistos de un doble fondo que vaya desde proa del espacio de máquinas hasta el mamparo de los raseles de proa o hasta lo más cerca posible de él, cuando menos.

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

3. Los buques de eslora igual o superior a 100 metros (330 pies) llevarán en el medio un doble fondo que llegue hasta los mamparos de los raseles de proa y popa, o tan cerca de ellos como sea prácticamente posible.

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

Esta protección se considerará como satisfactoria, si ningún punto de la línea de intersección de la arista exterior de la plancha del costado con el forro exterior queda por debajo de un plano horizontal que pase por el punto de intersección de la superficie externa fuera de forros, de la cuaderna maestra, con una diagonal inclinada 25° respecto a la horizontal, trazada por el vértice inferior externo del rectángulo circunscrito a la sección media.

5. Los pozos establecidos en los dobles fondos para la aspiración de las bombas no deben ser más profundos que lo necesario, y en todo caso, no estarán a menos de 457 milímetros (18 pulgadas) del forro exterior o del borde interior de la plancha del costado. No obstante, podrán admitirse pozos que lleguen

hasta el forro en el extremo de popa de los túneles de los ejes en los buques provistos de hélices.

Regla XVI. MAMPAROS CONTRAINCENDIOS.- Tendrán los buques por encima de la cubierta de cierre, mamparos contraincendios, que se extiendan sin discontinuidad de un costado al otro y dispuestos satisfactoriamente para la Administración.

Se construirán de metal o de cualquier otra sustancia resistente al fuego, y con eficacia para impedir durante una hora, en las condiciones en que se haya previsto la instalación de estos mamparos, la propagación de un incendio que desarrolle una temperatura de 815° (1500° F) en las proximidades del mamparo.

Las cavidades bayonetas y todos los dispositivos que cierren las aberturas practicadas en esos mamparos serán refractarios al fuego y estancos a las llamas.

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

Regla XVII. PORTILLOS Y OTRAS ABERTURAS, ETC., POR ENCIMA DE LA LINEA DE MARGEN.- 1. Los portillos, las puertas de los portalones, las portas de carga y de carbón, y otras disposiciones que cierren las aberturas practicadas en los costados del buque, por encima de la línea de margen, se proyectarán y construirán convenientemente y presentarán una resistencia suficiente, teniendo en cuenta el compartimiento en que vayan colocados y su posición respecto a la línea de máxima carga de compartimento.

2. La cubierta de cierre, u otra cubierta situada encima, será estanca en el sentido de no dejar penetrar el agua de arriba abajo en condiciones ordinarias de mar. Todas las aberturas practicadas en la cubierta expuestas a la mar irán provis-

tas de brazolas de altura y resistencia suficiente y de medios eficaces, que permitan cerrarlas con rapidez y hacerlas estancas en la mar.

3. Se instalarán portas de descarga a la mar y (o) imbornales para evacuar rápidamente el agua de las cubiertas expuestas a la mar, cualesquiera que sean las circunstancias de ésta.

Regla XVIII. EVACUACION DE LOS COMPARTIMIENTOS ESTANCOS.- 1. En las partes del buque dedicadas al pasaje y a la tripulación, todo compartimiento estanco irá provisto de un escape practicable, que ofrezca a las personas que lo ocupen medios de alcanzar la cubierta libre.

2. La cámara de máquinas, la de calderas, los túneles de los ejes y cualquier otro local de servicio tendrá un escape practicable que proporcione al personal un medio de salida que no exija pasar por puertas estancas.

Regla XIX. BOMBAS.- Buques de vapor.- 1. Todo buque llevará una instalación eficaz de bombas que permita achicar y secar dentro de lo prácticamente posible, después de una avería, un compartimiento estanco cualquiera, estando el buque adrizado o escorado. A este efecto, son necesarias aspiraciones laterales en general, salvo en los espacios situados en los extremos del buque. Cuando la consolidación longitudinal del pantoque es muy unida se dispondrá un acceso de agua a los tubos de aspiración. Para el achique de las cámaras frigoríficas se proveerán medios eficaces.

2. Además de la bomba de sentina ordinaria, accionada por la máquina principal, o de la bomba independiente que la reemplace, habrá dos bombas de sentina independientes, accionadas mecánicamente. Sin embargo, en los buques de menos de 91,50 metros (300 pies) de eslora, con criterio numérico inferior a 30,

se podrá reemplazar una de las bombas independientes o por dos bombas eficientes de mano, una a proa y otra a popa, o por una bomba portátil movida mecánicamente.

En todo caso se instalará una bomba adicional independiente, movida mecánicamente, cuando la cifra de criterio pase de 30.

Las bombas sanitarias, las de lastre o de servicio podrán considerarse como bombas de sentina independientes, si pueden unirse a la red de tuberías de la sentina.

3. Cuando se exijan dos bombas independientes por lo menos, accionadas mecánicamente, se dispondrán de manera que una por lo menos sirva en las circunstancias ordinarias en que el buque pueda inundarse en la mar. Una de esas bombas independientes será, por lo tanto, bomba de socorro de tipo sumergible acreditado. Un manantial de energía situado encima de la cubierta de cierre estará dispuesto para mover esta bomba en cualquier eventualidad.

4. Si es posible, las bombas de sentina accionadas mecánicamente estarán colocadas en compartimientos estancos separados y situados de modo que una sola avería no pueda verosímilmente provocar la inundación rápida. Si las máquinas y calderas están en dos, o más de dos compartimientos estancos, las bombas utilizables como bombas de sentina se repartirán en lo posible en diversos compartimientos.

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

6. Cada bomba de sentina mecánica independiente será capaz de dar al agua, en el colector principal de aspiración, una velocidad de 122m. (400 pies) por minuto lo menos, teniendo

una aspiración directa separada en el compartimiento donde se encuentre, y con un diámetro por lo menos igual al del colector. Las aspiraciones directas de cada bomba independiente mecánica estarán dispuestas para poder aspirar de cada banda del buque.

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

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

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

9. La Administración establecerá reglas para el cálculo del diámetro de los colectores y acometidas de la tubería de las sentinas, teniendo en cuenta las dimensiones del buque y las de los compartimientos que se tienen que achicar.

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

con aspiraciones en la tubería de sentinas y en la de lastres, no pueda inadvertidamente llenarse de agua de mar cuando se utilice como bodega de carga, o vaciarse por el tubo de sentina cuando contenga lastre líquido.

11. Se tomarán medidas para que, si se acaba de llenar un compartimiento servido por un tubo de aspiración de sentina no pase a otro compartimiento, caso de romperse o averiarse el tubo de aspiración de que se trata, por abordaje o varada. Para ello, si en un punto de su recorrido el tubo esté situado cerca del forro exterior o en una quilla tubular, se pondrá en el tubo, en el compartimiento que contenga la extremidad libre del tubo, o una válvula sin retorno, o una compuerta de vástago roscado, que pueda maniobrarse desde un punto situado encima de la cubierta de cierre.

12. Todas las cajas de distribución, compuertas y grifos que formen parte del sistema de achique de las sentinas, se colocarán en lugares accesibles en condiciones normales. Irán dispuestas de manera que, si se llena un compartimiento, pueda ponerse en funciones la bomba de socorro en un compartimiento cualquiera. Si no hay más que una red de tuberías común a todas las bombas, las compuertas y grifos que sea necesario maniobrar para regular las aspiraciones de la sentina, podrán ser accionadas desde un punto situado por encima de la cubierta de cierre. Si, además de la red normal de sentinas, hay una canalización de socorro, será independiente de la principal e irá dispuesta de modo que la bomba de socorro pueda aspirar en un compartimiento cualquiera, caso de inundarse.

Buques de motor.- 13. El sistema de bombas en las sentinas de los buques de motor, dentro de lo prácticamente posible, y exceptuando lo relativo a bombas de circulación, será equivalente al que se exigiría en un buque de vapor de las mismas di-

mensiones.

Regla XX. MARCHA ATRAS.- La potencia en marcha atrás será suficiente para garantizar al buque las aptitudes de maniobra convenientes en todas circunstancias.

Regla XXI. APARATO AUXILIAR DE GOBIERNO.- Los buques llevarán un aparato auxiliar de gobierno, que podrá tener una potencia menor que la del aparato principal; no es preciso que este aparato auxiliar funcione por vapor o por cualquier otro manantial de energía, siempre que sean realizables disposiciones apropiadas para accionarlo a mano. Un motor idéntico al motor del aparato principal de gobierno se considerará como un aparato auxiliar de gobierno en el sentido de la presente regla.

Regla XXII. INSPECCIONES INICIALES Y SUCESIVAS DE LOS BUQUES.- 1. Todo buque nuevo o existente se someterá a las inspecciones siguientes:

a) Una inspección previa a la entrada en servicio.

b) Una inspección periódica cada doce meses.

c) 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, especialmente 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, de los materiales 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 la

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, se encuentra en un estado satisfactorio y adecuado al servicio para que se le destine, y que, por otra parte, responde a las prescripciones del presente Convenio y a la 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 afecte 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 haya sufrido una reparación o cuando se renueven partes importantes del mismo. La inspección permitirá darse cuenta de que se han efectuado las reparaciones o las renovaciones necesarias en buenas condiciones, que los materiales empleados 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 del Estado de que depende el buque.

3. Los reglamentos de detalle, mencionados en el

párrafo 2 anterior, 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 indicar 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 (3 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 (3 pulgadas) de diámetro interior, se someterán a ensayos hidráulicos periódicos.

Regla XXIII. PRESCRIPCIONES REFERENTES A LAS MODIFICACIONES HECHAS EN EL BUQUE EN EL INTERVALO ENTRE LAS INSPECCIONES.- Terminada la inspección del buque prevista en la regla XXII, no se introducirá ninguna modificación, sin permiso de la Administración, en las disposiciones del casco, del aparato motor, del armamento, etc., sometidos a inspección.

APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

Regla XXIV. MODELOS REGLAMENTARIOS DE EMBARCACIONES.- Los modelos reglamentarios de embarcaciones se clasifican como sigue:

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

Clase II. a) Embarcaciones descubiertas con flotadores interiores y exteriores y plegable la parte superior del costado. b) Embarcaciones con cubierta con amuradas estancas fijas 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 $3,5 \text{ m}^3$ (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 20300 kilogramos (20 toneladas inglesas).

Regla XXV. EMBARCACIONES SALVAVIDAS DE LA CLASE I.-

Las embarcaciones de salvamento de la clase I tendrán un arrufo medio igual, por lo menos, al cuatro por ciento 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 cargadas 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.

Las embarcaciones salvavidas de la clase I cumplirán también las siguientes condiciones:

a) Embarcaciones salvavidas con flotadores interiores solamente.

La flotabilidad de una embarcación de madera, de este tipo, se asegurará por medio de cajones de aire estancos, que tengan un volumen total igual, por lo menos, a la décima parte 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 de una embarcación de madera, de este tipo, se asegurará por cajas estancas de aire con un volumen total igual, cuando menos, al siete y medio por ciento de la capacidad cúbica de la embarcación.

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

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

La flotabilidad de una embarcación metálica no será menor que la exigida precedentemente para una embarcación de madera de igual capacidad cúbica; el volumen de las cajas y el de los flotadores exteriores se aumentarán 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. Una embarcación de este tipo comprenderá a la vez cajas estancas de aire y flotadores exteriores. Su volumen total, para cada una de las personas que pueda recibir tendrá por lo menos los valores siguientes:

	Decímetros cúbicos	pies cúbicos ingleses
Cajas estancas.....	43	1.5
Flotadores externos (si son de corcho).....	6	0.2

Los flotadores exteriores podrán ser de corcho o de cualquier otra materia equivalente. No se permitirán flotadores rellenos de junco, de corcho en virutas o en grano, o por cualquier 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 y 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 le aseguren una flotabilidad igual, por lo menos, a las 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 salvavidas		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 obtiene por interpolación.

Las amuradas plegables serán estancas.

b) Embarcaciones con cubiertas y amuradas estancas, fijas o plegables.

I) Embarcaciones de cubierta 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 estará, por encima de la flotación en carga, a una altura cuando menos igual en todos sus puntos al medio por ciento de la eslora de la embarcación: este límite se aumentará hasta el uno y medio por ciento en las extremidades del pozo.

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

II) Embarcaciones de cubierta corrida:

El franco-bordo mínimo de las embarcaciones de este tipo es independiente de su eslora y fijado solamente por su puntal. 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 tablón de aparadura para el puntal y hasta la flotación en carga para el francobordo.

El franco-bordo en agua dulce no será inferior a las cifras expuestas a continuación, aplicables sin corrección a las embarcaciones cuyo arrufo medio sea igual a 3 centésimas de su eslora.

Puntal de la embarcación		Franco-bordo mínimo	
Milímetros	Pulgadas inglesas	Milímetros	Pulgadas Inglesas
310	12	70	2 y tres cuartos
460	18	95	3 y tres cuartos
610	24	130	5 y un octavo
760	30	165	6 y medio

El franco-bordo de las embarcaciones de puntal intermedio se obtiene por interpolación.

Si el arrufo es menor que el normal precedentemen-

te 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 en el codaste; no se permitirá ninguna reducción del franco-bordo para un arrufo superior al normal ni por la curvatura de la cubierta.

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

Regla XXVII. EMBARCACIONES DE MOTOR.- Para que se pueda considerar una embarcación de motor como parte integrante de los aparatos de salvamento 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) Tendrá un repuesto suficiente de combustible y se mantendrá siempre lista para utilizarla.
- c) El motor y sus accesorios irán convenientemente encerrados, para asegurar su funcionamiento en condiciones desfavorables de tiempo, y se podrá dar marcha atrás en las mismas condiciones;
- d) La velocidad debe ser, por lo menos 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 de sus accesorios y el peso de las personas suplementarias que la embarcación podría recibir si el espacio ocupado por el motor, el proyector,

la instalación radiotelegráfica y sus accesorios quedara disponible.

Regla XXVIII. BALSAS DE SALVAMENTO.- No se aprobará ningún modelo de balsa de salvamento si no satisface las condiciones siguientes:

- a) Será de material y de construcción aprobados.
- b) Será utilizable y estable, cualquiera que sea la superficie sobre la que flote.
- c) Irá provista en ambas caras de amuradas fijas o plegables de madera, de tela o de cualquier otro material adecuado.
- d) Llevará un cabo o pasamanos sólidamente sujeto con anillas alrededor de las paredes externas, formando guirnalda.
- 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 tales que permitan maniobrarla con facilidad.
- f) No tendrá menos de 85 decímetros cúbicos (tres pies cúbicos) de cajas de aire o de flotadores equivalentes por cada persona que pueda llevar.
- g) Tendrá una superficie de cubierta de 3720 centímetros cuadrados (cuatro pies cuadrados) por lo menos, por 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 o una silla flotante de cubierta, o cualquier otro, se considerará, por lo que se refiere a la flotabilidad, co-

no correspondiente al número de personas obtenido dividiendo 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 los que el aparato se considera utilizable, es el menor de los dos números obtenidos sea por la flotabilidad como se ha indicado antes, o dividiendo el perímetro expresado en centímetros por 30,5 (1 pie).

Cada aparato flotante que se apruebe, 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 flote.
3. Tendrá dimensiones, resistencia y peso tales que se pueda maniobrar sin auxilio de aparatos mecánicos, y si fuera necesario, lanzarse a la mar sin averías, desde la cubierta del buque donde esté colocado.
4. Las cajas de aire, o los flotadores equivalentes, se acondicionarán tan cerca como sea posible de los costados del aparato.
5. Tendrá un cabo o pasamanos sujeto sólidamente alrededor de las paredes exteriores.

Regla XXX. CAPACIDAD CUBICA DE LAS EMBARCACIONES DE SALVAMENTO 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 popa cuadrada se calculará como si fuese la popa aguda.

3. A título de indicación, la capacidad en me-

tros (o pies ingleses) cúbicos de una embarcación, calculada con ayuda de la regla de Simpson, puede considerarse como dada por la fórmula

$$\text{capacidad} = \frac{l}{12} \times (4A + 2B + 4C)$$

en la que l designa la eslora de la embarcación medida en metros (o pies ingleses) en el interior del forro de madera o plancha, de roda a codaste; en el caso de una embarcación de popa cuadrada, la eslora se medirá hasta la cara interna de la estampa.

A, B y C designan respectivamente las áreas de las secciones transversales a la cuarta parte de la eslora desde proa, en el medio 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 consideran despreciables).

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

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

h es el puntal en metros (o en 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 del puntal, 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, el

puntal que se deberá tomar para el cálculo de la correspondiente sección transversal A o C, será todo lo más igual al puntal en la sección media aumentado en la centésima parte de la eslora de la embarcación.

4. Si el puntal de la embarcación en su sección media excede a las 45 centésimas de la eslora, el puntal que se empleará para el cálculo de la sección transversal media B será igual a las 45 centésimas de la manga y los puntales que se aplicarán 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 el puntal empleado para el cálculo de la sección B en una centésima de la eslora de la embarcación, sin rebasar, no obstante, los puntales reales en esos puntos.

5. Si la profundidad de la embarcación es mayor que 122 centímetros (cuatro pies) el número de personas, que la aplicación de las reglas conduce a admitir, se reducirá en la proporción de ese límite o puntal real, hasta que un experimento a flote, con el indicado número de personas a bordo, provistas todas ellas de chalecos salvavidas, haya permitido determinar definitivamente el número.

6. Cada Administración fijará, mediante fórmulas convenientes, un límite al número de personas en las embarcaciones de extremos muy finos y en las que presenten formas muy llenas.

7. Cada Administración se reserva el derecho de atribuir a una embarcación una capacidad igual al producto por 0,6 de las tres dimensiones, si se reconoce que este procedimiento de cálculo no da un resultado aproximado por exceso; las dimensiones se entenderán entonces medidas en las siguientes condiciones:

Eslora: entre las intersecciones de la parte exte-

rior del forro con la roda y el codaste; en el caso de una embarcación de popa cuadrada, hasta la cara externa de la estampa.

Manga: fuera de forros en la sección media, donde sea máxima.

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

En todos los casos, el armador podrá exigir que la ubicación del bote se efectúe exactamente.

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

Regla XXXI. SUPERFICIE DE CUBIERTA 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 es aplicable a 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, la superficie en metros (o en pies ingleses) cuadrados, de una embarcación, puede considerarse dada por la fórmula

$$\text{superficie} = \frac{1}{12} (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

en la que $\underline{1}$ 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) fuera de forros, en los puntos obteni-

dos al dividir $\frac{1}{2}$ 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).

Reglas XXXII. MARCAS DE LAS EMBARCACIONES, BALSAS DE SALVAMENTO Y APARATOS FLOTANTES.- Las dimensiones de las embarcaciones, así como el número de personas que puedan alojar, se marcarán en la embarcación con caracteres permanentes y fáciles de leer. Estas marcas tendrán que merecer especial aprobación de los funcionarios encargados de la inspección del buque.

La inscripción del número de personas en las balsas 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 una embarcación de uno de los modelos reglamentarios puede recibir, es igual al mayor número entero contenido en el cociente de la capacidad en metros (o pies) cúbicos, o del área en metros (o pies) cuadrados de la embarcación, por el valor reglamentario de la capacidad unitaria, o de la superficie unitaria (según el caso) definidas a continuación para cada tipo.

2. Los valores reglamentarios de las capacidades 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 b)...	0,255	9
Superficies unitarias:	cuadrados	cuadrados
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 las plazas sentadas en la embarcación cubierta de que se trate es mayor que el resultado de la aplicación del primer divisor; no obstante, el valor que se adopte en substitución de 0,325 o 3,5, según el caso, no será inferior a 0,280 o 3 según el caso.

La Administración que haya usado 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 trata.

Regla XXXIV. LIMITES DE LA CAPACIDAD. No se marcará en ninguna embarcación un número de personas superior al obtenido por los métodos indicados en el presente Reglamento.

Este número se reducirá:

1) cuando sea superior al número de personas que tengan sitio para sentarse convenientemente, determinado 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 franco-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, por lo menos, a los mencionados franco-bordos reglamentarios.

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

Regla XXXV. COLOCACION Y PESO DE LAS PERSONAS. En los ensayos que tengan por objeto evaluar el número de personas que puede alojar un bote o una balsa salvavidas, cada unidad corresponderá a una persona adulta, provista de un chaleco salvavidas.

En las comprobaciones del franco-bordo, las embar-

caciones de cubierta irán cargadas con un peso de 75 kilogramos (165 libras inglesas) lo menos para cada persona adulta de las que esté autorizada para recibir la embarcación cubierta.

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

Regla XXXVI. EQUIPO DE LAS EMBARCACIONES Y DE LAS BALSAS DE SALVAMENTO.- 1. El equipo normal de cada embarcación es el siguiente:

a) Un número suficiente de remos, a razón de uno por bancada, dos remos de repuesto y una espadilla; juego y medio de toletes u horquillas y un bichero.

b) Dos espiches para cada orificio de desagüe (no hacen falta espiches para los orificios de desagüe provistos de válvulas automáticas convenientes), un achicador 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 con accesorios.

f) Uno o varios palos, con una vela resistente, por lo menos, y los accesorios correspondientes.

g) Una aguja eficaz.

h) Un pasamanos sujeto al exterior en guirnalda.

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 el aceite en la mar y estará construido para poder amarrarse al ancla flotante.

l) Un recipiente estanco al aire con víveres a ra-

zón de un kilogramo (dos libras inglesas) por persona.

m) Un recipiente estanco con un vaso sujeto a él con una trinca conteniendo un litro (un cuarto inglés) de agua dulce por persona.

n) Por lo menos una docena de señales rojas auto-inflamables y una caja de cerillas, todo encerrado en recipientes estancos.

o) 500 gramos (una libra inglesa) de leche condensada por persona.

p) Una caja conveniente para el material menudo de equipo.

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 del armamento normal de remos, pero llevarán dos bicheros.

Las embarcaciones salvavidas con cubierta no llevarán agujero 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 embarcaciones de motor. Estas embarcaciones de motor irán provistas de una instalación radiotelegráfica y de un proyector.

Las condiciones de alcance y de potencia, a las

que deberá satisfacer la instalación radiotelegráfica, se determinarán por cada Administración.

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 lo menos.

Cuando la instalación radiotelegráfica y el proyector estén alimentados por la misma fuente de energía ésta será lo bastante potente para asegurar el funcionamiento simultáneo de los dos aparatos.

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

- a) Cuatro remos.
- b) Cinco toletes.
- c) Una señal pirotécnica de boya 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 estanco al aire conteniendo víveres a razón de un kilogramo (dos libras inglesas) de víveres por persona.
- h) Un recipiente estanco con un vaso sujeto por una trinca, conteniendo un litro (un cuarto inglés) de agua dul-

ce 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 equipo prescrito en los párrafos f), l) y o) del párrafo 1 y de satisfacer las prescripciones del apartado 2. Podrá también dispensar a las balsas salvavidas de llevar el equipo prescrito en el párrafo g) del apartado 3.

Regla XXXVII. INSTALACION Y MANIOBRA DE LAS EMBARCACIONES Y BALSAS SALVAVIDAS.- 1. A reserva de las prescripciones de la regla XXXVIII, las embarcaciones de salvamento podrán colocarse una encima de otra o una dentro de otra bajo ciertas condiciones que podrá imponer la Administración. Sin embargo, cuando haya que levantar las embarcaciones así dispuestas, antes de echarlas al agua, no se admitirán más que si se ha previsto de un aparato mecánico de motor para elevarlas.

2. Las embarcaciones y balsas salvavidas agregadas a las embarcaciones suspendidas de pescantes, podrán acomodarse por el través de una cubierta, de un castillo o de una toldilla, afianzándolas de manera que tengan todas las probabilidades de flotar, separándose del buque, si no se dispone de tiempo para echarlas al agua.

3. El mayor número posible de las embarcaciones complementarias a las que se aplica el párrafo 2, se podrán echar al agua por cualquier costado del buque, mediante dispositivos aprobados que permitan transportarlas de un costado a otro de la cubierta.

4. No se acomodarán las embarcaciones en más de

una cubierta, sino cuando se tomen medidas para evitar que las embarcaciones de un cubierta inferior se averíen por las embarcaciones colocadas en la cubierta superior.

5. No se pondrán botes completamente a proa, ni donde estuvieren a distancia peligrosa de 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, motones, betas y otros 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 escore 15° de cualquier banda. Las betas serán lo suficientemente largas para llegar al agua, cuando el buque tenga su calado mínimo en la mar y alcance una escora de 15° .

8. Los pescantes estarán provistos de aparatos de fuerza suficiente para permitir que las embarcaciones puedan echarse fuera con su tripulación y su armamento completos, pero sin pasajeros, cuando el buque por la banda opuesta adquiriera la escora máxima a la que sea posible echar rápidamente al agua la embarcación.

9. Las embarcaciones sujetas a los pescantes tendrán sus aparejos dispuestos 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 el mismo juego de pescantes sirva para más de un bote, habrá aparejos diferentes para cada bote si las

betas son de cáñamo, pero no serán necesarios aparejos distintos cuando se utilicen betas metálicas con un dispositivo mecánico para cobrarlas. Los aparatos que se empleen permitirán echar al agua las embarcaciones con orden y rapidez.

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

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

Regla XXXVIII. NUMERO Y CAPACIDAD DE LAS EMBARCACIONES Y DE LAS BALSAS DE SALVAMENTO, ETC. PESCANTES.- 1. Todo buque tendrá un número de juegos de pescantes determinado, según su eslora, por la columna A del cuadro inserto en la regla XXXIX, a reserva de que no se exigirá un número de juegos de pescantes superior al de las embarcaciones necesarias para recibir a todas las personas presentes a bordo.

En cada juego de pescantes se colocará 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 hacia el interior. No obstante, si las distintas Administraciones estiman que las balsas salvavidas son más rápidamente utilizables, y además más eficaces que los botes en caso de urgencia, podrá permitirse 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.

Cuando 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 de la tabla inserta en la regla XXXIX.

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 presente a bordo, se instalarán embarcaciones de salvamento suplementarias de uno de los modelos reglamentarios, balsas salvavidas aprobadas, u otros aparatos flotantes aprobados, de manera que haya así sitio suficiente para todas las personas presentes a bordo.

Si una Administración contratante opina 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 también que la capacidad total de las embarcaciones del buque sea, por lo menos, igual al mínimo exigido por la columna D.

Regla XXXIX. CUADRO RELATIVO A LOS PESCANTE Y A LA CAPACIDAD DE LAS EMBARCACIONES DE SALVAMENTO.- El cuadro que figura a continuación fija según la eslora del buque:

A) El número mínimo de juegos de pescantes que se debe instalar y a cada uno de los cuales debe amarrarse una embarcación de la clase I, conforme a la regla XXXVIII anterior.

B) El número reducido de juegos de pescantes, que puede ser admitido excepcionalmente, de conformidad con la regla XXXVIII.

C) La capacidad mínima requerida para las embarcaciones de salvamento, comprendiendo las embarcaciones bajo pescantes y las embarcaciones adicionales, de acuerdo con la regla XXXVIII.

D) La capacidad mínima requerida para las embarcaciones de salvamento a bordo de un buque que realice viajes internacionales cortos.

ESLORA REGISTRADA DEL BUQUE

METROS

: PIES INGLESSES

(A) Número mínimo de juegos de pescantes

(B) Número reducido de juegos de pescantes que puede ser admitido excepcionalmente.

(C) Capacidad mínima de las embarcaciones de salvamento

(D) Capacidad mínima de las embarcaciones de salvamento

Metros cúbicos Pies cúbicos ingleses Metros cúbicos Pies cúbicos ingleses

ESLORA (M)	ESLORA (PI)	(A)	(B)	(C) METROS CUBICOS	(C) PIES CUBICOS INGLES	(D) METROS CUBICOS	(D) PIES CUBICOS INGLES
37 (y menos de) 31	100 (y menos de) 120	2	2	28	980	11	400
37 "	43 120 "	2	2	35	1220	17	600
43 "	49 140 "	2	2	44	1550	24	850
49 "	53 160 "	3	3	53	1880	33	1150
53 "	58 175 "	3	3	68	2390	37	1300
58 "	63 190 "	4	4	78	2740	41	1450
63 "	67 205 "	4	4	94	3330	45	1600
67 "	70 220 "	5	4	110	3900	48	1700
70 "	75 230 "	5	4	124	4560	52	1840
75 "	78 245 "	6	5	144	5100	60	2100
78 "	82 255 "	6	5	160	5640	68	2400
82 "	87 270 "	7	5	175	6190	76	2700
87 "	91 285 "	7	5	196	6930	85	3000
91 "	96 300 "	8	6	214	7550	94	3300
96 "	101 315 "	8	6	235	8290	105	3700
101 "	107 330 "	9	7	255	9000	116	4100
107 "	113 350 "	9	7	273	9630	125	4400
113 "	119 370 "	10	7	301	10650	133	4700
119 "	125 390 "	10	7	331	11700	144	5100
125 "	133 410 "	12	9	370	13060	156	5500
133 "	140 435 "	12	9	408	14430	170	6000
140 "	149 460 "	14	10	451	15920	185	6550
149 "	159 490 "	14	10	490	17310	201	7100
159 "	168 520 "	16	12	530	18720	217	7650
168 "	177 550 "	16	12	576	20350		
177 "	186 580 "	18	13	620	21900		
186 "	195 610 "	18	13	671	23700		
195 "	204 640 "	20	14	717	25350		
204 "	213 670 "	20	14	766	27050		
213 "	223 700 "	22	15	808	28560		
223 "	232 730 "	22	15	854	30180		
232 "	241 760 "	24	17	908	32100		
241 "	250 790 "	24	17	972	34350		
250 "	261 820 "	26	18	1031	36450		
261 "	271 855 "	26	18	1097	38750		
271 "	282 890 "	28	19	1160	41000		
282 "	293 925 "	28	19	1242	43880		
293 "	303 960 "	30	20	1312	46350		
303 "	314 995 "	30	20	1380	48750		

Nota sobre (A) y (B): Cuando la eslora del buque exceda de 314 metros (equivalentes a 1030 pies ingleses) la Administración determinará el número de juegos de pescantes que ese buque deberá tener: enviando copia de su decisión a las demás Administraciones.

Nota sobre (C) y (D): Para la aplicación de este cuadro la capacidad de una embarcación de la clase II se obtiene multiplicando el número de personas para el cual está certificada la embarcación por 0.283 para obtener la capacidad en metros cúbicos o por 10 para hallarla en pies cúbicos.

Nota sobre (D): Cuando la eslora del buque sea inferior a 31 metros (equivalentes a 100 pies), la Administración determinará la capacidad cúbica de las embarcaciones salvavidas.

Regla XL. CHALECOS Y GUINDOLAS DE SALVAMENTO.- 1.

Un chaleco de salvamento deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) Ser de material y de construcción autorizados.

b) Ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin hundirse, un peso de hierro de 7,5 kilogramos (16,5 libras inglesas).

c) Ser reversible.

Se prohíben los chalecos cuya flotabilidad se asegura por medio de cámaras de aire.

2. Una guindola de salvamento deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) Ser de corcho macizo u otra materia equivalente.

b) Ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin hundirse, un peso de hierro mínimo de 14,5 kilogramos (32 libras inglesas).

Se prohíben las guindolas de salvamento cuyo relleno está constituido por junco, corcho en virutas o en grano, o por cualquier otra substancia en estado de disgregación y sin cohesión propia, así como aquellas cuya flotabilidad esté asegurada por medio de compartimientos de aire, que necesiten una insuflación previa.

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

ESLORA DEL BUQUE		Número mínimo
Metros	Pies ingleses	de guindolas
Menos de 61.....'	Menos de 200.	8
De 61 a 122.....'	De 200 a 400.	12
De 122 a 183.....'	De 400 a 600.	18
De 183 a 244.....'	De 600 a 800.	24
244 o más.....'	800 o más.....	30

4. Todas las guindolas irán provistas de cabos cir-

cundantes sólidamente amarrados. Cuando menos habrá una en cada costado, provista de un cabo salvavidas, de 27,50 m. (15 brazas) de largo por lo menos. El número de guindolas luminosas salvavidas no será inferior a la mitad del número total de las guindolas salvavidas y en ningún caso será menor que seis. Los cohetes correspondientes 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 guindolas salvavidas se instalarán a bordo, de manera que estén al alcance inmediato de todas las personas embarcadas. Su posición se indicará claramente, para que la conozcan los interesados.

Las guindolas salvavidas podrán soltarse instantáneamente y no llevarán ninguna disposición permanente de fijación.

Regla XLI. PERSONAL PATENTADO PARA EMBARCACIONES DE SALVAMENTO.- Para obtener la patente especial señalada en el artículo 22 del presente Convenio, el solicitante deberá justificar que es experto en la maniobra completa de echar al agua las embarcaciones salvavidas y en el manejo de los remos; que conoce y practica la maniobra de las propias embarcaciones, y que además es capaz de comprender las órdenes relativas al servicio de estos distintos aparatos y de llevarlas a cabo.

Para cada bote o balsa salvavidas, el personal patentado será, por lo menos, igual al que se especifica en la siguiente tabla:

SI EL NUMERO DE PERSONAS ES	EL PERSONAL PATENTADO MINIMO SERA DE
Menor que 41 personas	2 hombres
De 41 a 61 "	3 "
De 62 a 85 "	4 "
Mayor que 85 "	5 "

Regla XLII. PERSONAL DE LAS EMBARCACIONES DE SAL-

VAMENTO.- 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 garantizará que la gente a sus órdenes conoce, respectivamente su puesto 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 un proyector, se destinará a cada embarcación que lleve esos aparatos.

Uno o varios oficiales quedarán encargados de velar por que los botes, balsas salvavidas, aparatos flotantes y otros aparatos de salvamento estén siempre listos para ser utilizados.

Regla XLIII. DESCUBRIMIENTO Y EXTINCION DEL INCENDIO.- 1. Se organizará un servicio eficaz de ronda, para descubrir rápidamente todo conato de incendio. Además se instalará un servicio de avisadores o detectores 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 rápidamente tales indicaciones y den a conocer 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 incendio, movidas por vapor o cualquier otra clase de energía. En los buques de menos de 4000 toneladas de arque total, las bombas serán dos, y tres para los buques mayores. Serán suficientemente potentes para proporcionar cada una agua bastante mediante dos chorros enérgicos y simultáneos, en un punto cualquiera del buque, y antes de hacerse a la mar, quedarán listas para funcionar inmediatamente.

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

4. A todo espacio ocupado por la carga se podrán dirigir rápida y simultáneamente dos potentes chorros de agua, cuando menos. Además se adoptarán disposiciones para conducir con rapidez a cada compartimiento ocupado por mercancías, mediante una tubería fija, un gas extintor en cantidad suficiente para que el volumen de gas libre sea, por lo menos, igual al treinta por ciento del volumen de la bodega mayor 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 1000 toneladas de arqueo total.

5. Se dispondrán, en número conveniente, extintores de incendios portátiles de un modelo de flúido. Cada compartimiento del espacio de máquinas llevará dos por lo 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 estarán depositados en dos sitios distintos.

7. En los buques de vapor cuyas calderas principales estén alimentadas con combustible líquido, además de las disposiciones necesarias que permitan llegar 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 lugar, frente a los hornos, un recipiente que contenga 283 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 todo 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) disposiciones 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 (6 pulgadas) la superficie total de las planchas que formen, en un compartimento cualquiera, el techo del lastre de agua, o de las del costado exterior, allí donde no haya lastre de agua. Si el compartimento de máquinas y el de las calderas no están completamente separados, y si el combustible líquido puede pasar de la sentina de calderas a la de máquinas, el compartimento de máquinas y la cámara de calderas se considerarán como si formasen un solo compartimento. El aparato se podrá poner en marcha y vigilarse desde el exterior del compartimento 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, habrá un extintor de espuma, y en los buques que tengan más de una cámara de caldera, dos extintores de espuma con 136 litros (30 galones) de capacidad por lo menos. Estos extintores irán provistos de tu-

berías montadas 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 válvulas que sirven para su funcionamiento, serán accesibles con facilidad y estarán colocados de modo que sea difícil el que se inutilicen al iniciarse un incendio.

8. En los buques con motores de combustión interna, además de las disposiciones que permitan dirigir rápida 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 extintores de espuma siguientes:

a) Por lo menos un extintor aprobado de 45 litros (10 galones) y además por cada 1000 caballos de vapor de potencia al freno de las máquinas, un extintor aprobado de 9 litros (2 galones), sin que el número total de extintores de 9 litros pueda ser menor que dos, ni se puedan exigir más de seis.

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 otra disposición aprobada para distribución de espuma, en vez del extintor de 45 litros (10 galones) mencionado precedentemente.

9. En los buques de vapor que utilicen el combustible líquido, cuando la cámara de máquinas y la de calderas no estén completamente separadas por un mamparo metálico y el combustible líquido pueda pasar de la sentina de calderas a la de máquinas, una de las bombas contraincendios se colocará en el túnel o en otro espacio fuera de la cámara de máquinas. Si se exigen más de dos bombas contraincendios, no estarán todas en el mis-

mo 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 total de los espacios ante los hornos, medido hasta la parte superior de las calderas.

11. Todas las instalaciones para la extinción del incendio serán visitadas completamente una vez al año por un inspector designado por la Administración.

Regla XLIV. ZAFARRANCHO.- El reglamento de zafarrancho fija las funciones de los distintos miembros de la tripulación en lo que respecta a:

- a) el cierre de las puertas estancas, compuertas, etc.;
- b) el armamento de las embarcaciones, balsas de salvamento y aparatos flotantes en general;
- c) el echar al agua las embarcaciones bajo pescantes;
- d) la preparación general de las demás embarcaciones, de las balsas salvavidas y de los aparatos flotantes;
- e) la reunión de los pasajeros;
- f) 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 comprenden especialmente:

- a) el aviso que hay que dar a los pasajeros;

- b) el hacerles poner y ceñirse convenientemente los chalecos salvavidas;
- c) el reunirlos en sus puestos de zafarrancho;
- d) el mantenimiento del orden en los corredores y escalas, y de un modo general, todo lo que se refiere a la circulación de los pasajeros.

El reglamento de zafarrancho determinará las señales especiales para la llamada de toda la tripulación a sus puestos de embarcaciones o de incendio. Contendrá además la descripción completa de estas señales.

Regla XLV. ZAFARRANCHO Y EJERCICIOS.- En los buques cuyo viaje dure más de una semana, se practicará un ejercicio de embarcaciones cada semana, si es posible, y antes de hacerse a la mar. Las fechas en que tengan lugar estos ejercicios se inscribirán en el cuaderno reglamentario de bitácora, y si no ha habido ningún ejercicio en el transcurso de la semana, se consignarán en dicho cuaderno las razones por las que no haya habido posibilidad de realizar este ejercicio.

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

Los ejercicios con embarcaciones se efectuarán estableciendo un turno y empleando sucesivamente los distintos grupos de embarcaciones. Las inspecciones y ejercicios se realizarán 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 accesorios, estén siempre dispuestos para prestar servicio inmediatamente.

La señal de llamada para que acudan los pasajeros a sus puestos de zafarrancho, consistirá en una sucesión de seis

sonidos cortos, lo menos, seguidos de un sonido largo de la sirena o del silbato. Además, en todos los buques, distintos de los que efectúen viajes internacionales cortos, se harán en todo el buque señales realizadas eléctricamente desde el puente. El significado de todas las señales que interesan a los pasajeros deberá indicarse claramente, en varios idiomas, sobre carteles que se pondrán en los camarotes y en otros locales destinados a los pasajeros.

SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Regla XLVI. TRANSMISION DE INFORMES.- La transmisión de informes relativos a hielos, restos abandonados, temporales tropicales o cualquier otro peligro inmediato para la navegación es obligatoria. No se impone ninguna forma especial de transmisión. Los informes podrán transmitirse en lenguaje claro (con preferencia en inglés), o mediante el Código internacional de señales (señales radiotelegráficas). Convendrá preceder los informes, 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 retransmitirlos 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, restos abandonados; TTT, temporal; TTT, navegación.

Informes requeridos.

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

a) Hielos, restos abandonados y otros peligros inmediatos para la navegación.

1) La naturaleza del hielo, de los restos abando-

nados o del peligro observado.

2) La posición del hielo, de los restos abandonados o del peligro observado en último término.

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

b) Temporales tropicales (huracanes en las Antillas, tifones en los mares de la China, ciclones en el Océano Indico y temporales de igual naturaleza en las demás regiones.)

1) Mensajes que señalen el encuentro con un temporal: Esta obligación debe comprenderse con un criterio amplio y el informe debería transmitirse cada vez que el capitán tenga motivos para 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 ocurrida 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 proceda.

Cuando se indique la presión barométrica convendrá añadir a la lectura hecha las palabras "milíbares, 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.

Todos los rumbos indicados serán 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.

Restos abandonados (derelictos):

TTT, restos abandonados. Restos observados casi sumergidos a 4006 N., 1243 W., a 7630 GMT, 21 abril.

Peligro para la navegación:

TTT, navegación. Buque faro "Alfa" no está en su sitio, 1800 GMT, 3 enero.

Temporal tropical:

TTT, temporal. Aguantamos temporal tropical. Barómetro corregido 994 milíbares baja rápidamente. Viento NW., intensidad 9 Beaufort, rachas fuertes. Oleaje E. Rumbo ENE., 5 nudos, 2204 N., 11354 E., 0030 GMT, 18 agosto.

TTT temporal. Apariencias indican proximidad huracán. Barómetro corregido 29,64 pulgadas en baja. Viento NE., intensidad 3 Beaufort. Oleaje medio del NE. Chubascos frecuentes. Rumbo 35 grados, 9 nudos, 2200 N., 7236 W., 1300 GMT, 14 septiembre.

TTT, temporal. Circunstancias indican la formación de un ciclón intenso. Vientos S., 1/4 SW., intensidad 5 Beaufort. Barómetro no corregido 753 mm. ha bajado 5 mm. durante las tres últimas horas. Rumbo N., 60 W., 8 nudos. 1620 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 buques de pasaje.

CERTIFICADO DE SEGURIDAD

(Sello Oficial)

(Nacionalidad)

Para un viaje internacional.
un corto

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

NOMBRE DEL BUQUE :	SEÑAL DISTIN- TIVA.	PUERTO DE MATRICULA :	TONELAJE TOTAL :
:	:	:	:
:	:	:	:
:	:	:	:

El Gobierno.....(Nombre).....Certifica:
El que suscribe.....(Nombre).....Certifica:

- I. Que el buque antes mencionado ha sido debidamente inspeccionado, de acuerdo con las disposiciones del Convenio internacional pre-citado.
- II. Que como consecuencia de esa inspección, se ha comprobado que el buque satisface a las prescripciones del Convenio en lo que se fe-fiere:
 - 1) Al casco, a las máquinas y a las calderas principales y auxiliares;
 - 2) A las disposiciones y detalles relativos al compartimentado estanco;
 - 3) A las siguientes líneas de carga de compartimentado:

Líneas de carga de compartimentado, determinadas y marcadas en el cos-tado, en la parte media, del buque (Artículo 5 del Convenio)	Francó-borde	Utilícese cuando los es-pacios destinados a los pasajeros comprendan los volúmenes siguientes, que puedan ocupar pasajeros e mercancías.
C 1	:	:
C 2	:	:
C 3	:	:

- 4) A las embarcaciones, balsas y aparatos de salvamento que son sufi-cientes para un número máximo de..... personas (tripulación y pasajeros), a saber:

..... embarcaciones susceptibles de recibir..... personas
 balsas de salvamento susceptibles de recibir..... personas
 aparatos flotantes capaces de soportar..... personas
 guindolas salvavidas
 chalecos salvavidas
 marineros patentados;

- 5) A las instalaciones radiotelegráficas.

(sigue)

: Prescripciones de :
: los artículos.... : Disposiciones reali-
: de dicho convenio : zadas a bordo.

Horas de escucha :
?Hay un aparato de auto-alarma?..... :
aprobado?..... :
?Hay una instalación de soco- :
rro independiente?..... :
Número mínimo de operadores... :
Operadores suplementarios o ra :
dioescuchas..... :
?Hay radiogoniómetro?..... :

III. Que el buque responde a todas las demás prescripciones del citado Convenio, en cuanto le son aplicables.

Este certificado se expide en nombre del Gobierno.....
y tiene validez hasta el.....

Dado en.....a.....de.....de 19..

(Aquí el sello o la firma de la autoridad encargada de expedir este Certificado)

(Sello)

(Si este documento está firmado se añadirá el párrafo siguiente):

El que suscribe declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir este 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 EL MAR, 1929.

Nombre del buque	Señal distintiva	Puerto de Matrícula	Tonelaje total
:	:	:	:
:	:	:	:
:	:	:	:
:	:	:	:

El Gobierno.....(Nombre).....Certifica:

El que suscribe.....(Nombre).....Certifica:

Que el buque antes mencionado satisface a las prescripciones del Convenio internacional precitado, en lo que se refiere a la Radiotelegrafía.

Prescripciones de los artículos.... de dicho convenio	Disposiciones realizadas a bordo
:	:

Horas de escucha	:	:
Hay un aparato de autoalarma, aprobado?	:	:
Hay una instalación de socorro independiente?	:	:
Número mínimo de operadores	:	:
Operadores suplementarios o radiocuchas	:	:
Hay radiogoniómetro?	:	:

Este certificado se expide en nombre del Gobierno..... y tiene validez hasta el.....

Dado en.....a.....de.....de 19..

(Aquí el sello o la firma de la autoridad encargada de expedir este certificado)

(Sello)

(Si este documento está firmado se añadirá el párrafo siguiente):

El que suscribe declara que está debidamente autorizado por el expresado Gobierno para expedir este certificado.

(Firma)

MODELO DE CERTIFICADO DE EXCEPCION

CERTIFICADO DE EXCEPCION

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

Expedido en virtud de las disposiciones del
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1929.

PUERTO DE MATRICULA :	SEÑAL DISTINTIVA :	NOMBRE DEL BUQUE :	TONELAJE TOTAL :
:	:	:	:
:	:	:	:
:	:	:	:
:	:	:	:

El gobierno.....(Nombre).....Certifica:
El que suscribe.....(Nombre).....Certifica:

Que el buque antes mencionado está exceptuado, en virtud del artículo....
del Convenio internacional precitado, de las prescripciones ("").....
del Convenio para los viajes de.....
("").

Este certificado se expide en nombre del Gobierno.....
..... y tiene validez hasta el.....

Dado en.....a.....de.....de 19..

(Aquí el sello o la firma de la autoridad encargada de expedir este certifi-
cado).

(Sello)

(Si este documento está firmado se añadirá el párrafo siguiente):

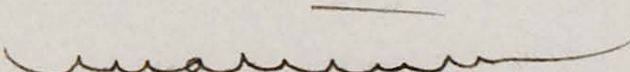
El que suscribe declara que está debidamente autorizado por el expre-
sado Gobierno para expedir este certificado.

(Firma)

(") Hágase referencia a los artículos y a las reglas, especificando los a-
partados.

("") Indíquese las condiciones, si las hay, bajo las cuales se expide el Cer-
tificado de excepción.

MAXIMO ANTONIO UREÑA HERNANDEZ, Jefe del Departamento Administrativo de la Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores, CERTIFICA: que los documentos arriba transcritos son copias fieles de las traducciones de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en Alta Mar y del Reglamento correspondiente a la misma, que se conservan en los archivos de la Cancillería.


MAXIMO A. UREÑA HERNANDEZ

Ciudad Trujillo, R.D.
21 de marzo de 1949.-



DADA en la Sala de Sesiones del Palacio del Senado en Ciudad Trujillo, República Dominicana, el día veintiuno de marzo de mil novecientos cuarenta y nueve años, correspondiente a los días veintidós de la Independencia, 86 de la Restauración y 20 de la Era de Trujillo.

M. DE J. TRONCOSO DE LA CONCHA,
Presidente.

AGUSTIN ARISTY
Secretario.

GERMAN SORIANO
Secretario

CONVENIO PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

PREAMBULO

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

Considerando que el mejor medio de alcanzar este fin es la conclusión de un Convenio;

Han designado sus Plenipotenciarios, que, después de haberse comunicado sus plenos poderes, encontrados en buena y debida forma, han convenido las disposiciones siguientes:

CAPITULO 1.- PRELIMINARES

Artículo 1o.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones del presente Convenio, con objeto de aumentar la seguridad de la vida humana en el mar, a dictar todos los reglamentos y a tomar cuantas medidas sean adecuadas para producir su pleno y completo efecto.

Las disposiciones del presente Convenio están completadas por un Reglamento contenido en el Anexo I que tiene igual valor y entra en vigor al mismo tiempo que el presente Convenio. Toda referencia al presente Convenio implica referencia simultánea al Reglamento anexo.

Artículo 2o. APLICACIONES Y DEFINICIONES.- 1. Las

disposiciones del presente Convenio se aplican en las condiciones siguientes a los buques pertenecientes a un país cuyo Gobierno sea contratante y a los buques que pertenezcan a regiones a las cuales el presente Convenio se aplique en virtud del artículo 62.

Capítulo II (Construcción): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales.

Capítulo III (Aparatos de salvamento): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales.

Capítulo IV (Radiotelegrafía): a todos los buques que efectúen viajes internacionales con excepción de los buques de carga de menos de 1600 toneladas de arqueo total.

Capítulo V (Seguridad de la navegación): a todos los buques cualquiera que sea el género de viajes.

Capítulo VI (Certificados): a todos los buques a los que se apliquen los capítulos II, III y IV.

2. Cada Capítulo define con más precisión las categorías de buques a los que se aplica, así como el alcance de las disposiciones que les son aplicables.

3. En el presente Convenio, salvo indicaciones expresamente contrarias:

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

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

c) Un viaje internacional es un viaje entre un país al que se aplique el presente Convenio y un puerto situado fuera del país o inversamente; toda colonia, territorio de ultramar,

protectorado o territorio que esté bajo soberanía o mandato se considera en este respecto como un país distinto.

d) Un buque se considera como de pasaje si transporta más de 12 pasajeros.

e) La expresión "Reglas" designa las contenidas en el Anexo I.

4. El presente Convenio, salvo indicación expresa contraria, no se aplica a los buques de guerra.

Artículo 3o. CASO DE FUERZA MAYOR. Todo buque que no esté sometido a las prescripciones del presente Convenio, al empezar un viaje cualquiera, no quedará sujeto a ellas con motivo de cualquier apartamiento del proyectado viaje, siempre que sea debido a mal tiempo o a cualquier otra causa de fuerza mayor.

Las personas que se encuentren a bordo de un buque por razón de fuerza mayor, o que se encuentren allí a consecuencia de la obligación impuesta al capitán de transportar naufragos u otras personas, no se tendrán en cuenta cuando se trate de aplicar al buque una prescripción cualquiera del presente Convenio.

CAPITULO II.- CONSTRUCCION

Artículo 4o. BUQUES A LOS QUE SE APLICA ESTE CAPITULO.- 1. Este Capítulo se aplica, salvo cuando existan disposiciones contrarias, a los buques nuevos de pasaje, afectos a viajes internacionales.

2. Un buque de pasaje nuevo es todo buque cuya quilla se haya puesto el 1o. de julio de 1931, o posteriormente, o que se haya transformado para dedicarlo al servicio de pasaje en esa fecha o posteriormente. Los demás buques de pasaje se consideran como buques de pasaje ya existentes.

3. La Administración de un país cualquiera, si juzga que la derrota seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la aplicación de las prescripciones de este Capítulo no sea razonable ni necesaria, puede dispensar de tales prescripciones a los buques o a las categorías de buques, pertenecientes al propio país, que, durante su viaje, no se alejen más de 20 millas marinas de la tierra más próxima.

4. En el caso de que un buque de pasaje, durante su viaje, no se aleje más de 200 millas marinas de la tierra más próxima, la Administración a que pertenezca el barco podrá suavizar las prescripciones de las reglas IX, X, XV y XIX, caso de poderse demostrar, a satisfacción de la Administración, que la aplicación de estas prescripciones no es ni razonable, ni prácticamente realizable.

5. En el caso de buques de pasaje ya existentes que efectúen viajes internacionales y no satisfagan ya las prescripciones del presente Capítulo relativas a los buques nuevos de pasaje, las medidas que deberán tomarse se determinarán por la Administración del país a que pertenezcan, con objeto de obtener una seguridad mayor en los puntos en que razonable y realmente sea posible.

6. En el caso de buques de pasaje que efectúen viajes internacionales, utilizados para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, la Administración de un país cualquiera, si juzga que es prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente Capítulo, podrá dispensar de ellas a buques de esa clase que le pertenezcan bajo las siguientes condiciones:

a) Se deben aplicar las prescripciones relativas a la construcción en la medida más amplia compatible con las

circunstancias del tráfico.

b) Deben tomarse medidas para formular prescripciones generales que se aplicarán al caso particular de este género de tráfico. Estas prescripciones se formularán de acuerdo con los otros Gobiernos contratantes, si los hay, que pudieran estar directamente interesados en el transporte de esos pasajeros.

7. El presente Capítulo no se aplica a los buques desprovistos de propulsión mecánica, ni a los buques de madera de construcción primitiva, como faluchos, juncos, etc.

Artículo 5o. COMPARTIMENTADO ESTANCO DE LOS BUQUES.-1. Los buques se subdividirán tan eficazmente como sea posible, teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a que se destinen. Las disposiciones relativas al compartimentado están determinadas por los artículos y reglas siguientes.

2. El grado de subdivisión asegurado por la aplicación de estas reglas, varía con la eslora del buque y el servicio a que se dedique, de manera que la subdivisión más elevada corresponde a los buques de mayor eslora, esencialmente afectos al transporte de pasajeros.

3. Las reglas I a V indican el procedimiento que se debe seguir para determinar el grado de subdivisión aplicable a un buque.

4. Para que el grado de subdivisión prescrito sea respetado, se asignará al buque, y se marcará en su costado exterior, una línea de carga, correspondiente al calado que se apruebe como adecuado a la subdivisión. Si hay en el buque espacios destinados a servir indistintamente a pasajeros o a carga, se podrá, si lo solicita el armador, asignarle y trazar en el costado externo una o varias líneas adicionales de carga, corres-

pondientes a los distintos calados de subdivisión que la Administración apruebe para las diferentes condiciones del servicio. El franco-bordo correspondiente a cada una de estas líneas de carga y las condiciones del servicio a las que afecte, se indicarán de una manera precisa en el certificado de seguridad. Las líneas de carga de subdivisión se marcarán e inscribirán según el método prescrito por la regla VII.

Artículo 6o. MAMPAROS DE PROA Y POPA, MAMPAROS DE LA CAMARA DE MAQUINAS, TUNELES DE LOS EJES, ETC.- En todo buque habrá mamparos estancos a proa y a popa, y en las extremidades de la cámara de máquinas y en los buques de hélices habrá túneles estancos para los ejes, o compartimientos equivalentes, todo ello de acuerdo con las prescripciones de la regla VI.

Artículo 7o. CONSTRUCCION, PRUEBAS, ETC.- Las reglas VIII a XIII inclusives, y las XV a XXI, ambas comprendidas, contienen las prescripciones relativas:

a) A la construcción y pruebas de los mamparos estancos, dobles fondos, cubiertas estancas, aberturas de escotillas, conductos de ventilación, mamparos contra incendios, etc.

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

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

d) A los medios de salida de los compartimientos estancos.

e) A los elementos de achique; y

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

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

Artículo 9o. ANOTACIONES EN EL CUADERNO DE BITÁCORA.- Se inscribirá en el cuaderno de bitácora el cierre y apertura de las puertas estancas, etc., así como todos los ejercicios e inspecciones, en la medida especificada por la regla XIV.

Artículo 10. INSPECCIONES INICIALES Y SUCESIVAS DE LOS BUQUES.- Los principios generales que deben regir la inspección de los buques nuevos o existentes por lo que al casco se refiere, las calderas y máquinas principales y auxiliares y al armamento, están indicados en la regla XXII. Cada Gobierno contratante se obliga:

1) a dictar reglamentos detallados de conformidad con los principios generales, o a modificar su reglamentación existente para ponerla de acuerdo con estos principios;

2) a asegurar la aplicación de esos reglamentos.

En general, los mencionados reglamentos de detalle deben establecerse de modo que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el buque sea adecuado al servicio a que se le destina.

CAPITULO III.- APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

Artículo 11. DEFINICIONES.- En esta Capítulo:

a) La expresión "buque nuevo" designa un buque cuya quilla se ha puesto el 1o. de julio de 1931, o después de

esta fecha; los demás buques se califican como "buques existentes".

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

c) La expresión "aparato flotante" designa a los asientos y sillas flotantes de cubierta, o a cualquier otro elemento flotante con excepción de las embarcaciones, chalecos salvavidas y boyas de salvamento.

Artículo 12. APLICACION.- 1. El presente Capítulo se aplica, salvo en los casos que se disponga otra cosa, a los buques nuevos de pasaje de propulsión mecánica, que efectúen viajes internacionales.

2. En los artículos 13, 14, 19 y 25 se fijan prescripciones especiales para los buques de pasaje nuevos que efectúen viajes internacionales cortos.

3. La Administración de un país cualquiera, si cree que la derrota seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la aplicación de la totalidad de las prescripciones del presente Capítulo no sea razonable ni necesaria, podrá dispensar de ellas, en la proporción correspondiente, a buques determinados o a categorías de buques pertenecientes al propio país, que, durante su viaje, no se alejen más de 20 millas de la costa más próxima.

4. En el caso de buques de pasaje ya existentes de propulsión mecánica, que efectúen viajes internacionales y no satisfagan actualmente a las prescripciones del presente Capítulo, relativas a buques nuevos de pasaje, la Administración del país a que pertenezcan deberá tomar medidas oportunas para que, en lo posible y razonable, se apliquen lo más tarde el lo.de

julio de 1931, los principios generales expuestos en el artículo 13 y las demás prescripciones del presente Capítulo.

5. Para los buques de pasaje de propulsión mecánica, que realicen viajes internacionales, y que se utilicen para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, cualquier Administración podrá, si juzga prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente Capítulo, dispensar de ellas a los buques de que se trate, en las siguientes condiciones:

a) En la mayor proporción compatible con las condiciones del tráfico, se aplicarán las prescripciones relativas a las embarcaciones salvavidas y otros aparatos de salvamento, así como la protección contra incendios.

b) Todas estas embarcaciones y aparatos salvavidas tendrán que estar rápidamente disponibles en el sentido del artículo 13.

c) Habrá un chaleco salvavidas por cada persona que se encuentre a bordo.

d) Se adoptarán disposiciones para formular prescripciones generales que deban aplicarse al caso particular de este género de tráfico. Tales prescripciones se formularán de acuerdo con las de los demás Gobiernos contratantes, si los hay, que puedan estar interesados directamente en el transporte de esos pasajeros.

Artículo 13. EMBARCACIONES DE SALVAMENTO Y APARATOS FLOTANTES.- Los principios generales que regulan el armamento de los botes salvavidas y aparatos flotantes de un buque sometido a las prescripciones del presente Capítulo, se refieren a la disponibilidad inmediata en caso de urgencia y a que sean adecuados.

1. Para estar rápidamente disponibles, los botes

salvavidas y aparatos flotantes deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Se les podrá echar agua segura y rápidamente, aun en condiciones desfavorables de balance y cabeceo.

b) Será posible embarcar a los pasajeros en los botes rápidamente y en buen orden.

c) La instalación de cada bote y de cada aparato flotante debe ser tal que no impida la maniobra de los demás botes y aparatos flotantes.

2. Para ser adecuado el armamento del buque por lo que atañe a botes salvavidas y aparatos flotantes, cumplirá las siguientes condiciones:

a) Salvo las prescripciones del párrafo b) del presente apartado, habrá en los botes un sitio por cada persona que se halle a bordo, y además, aparatos flotantes para el 25 por 100 de las personas que se encuentren en el buque.

b) En los buques de pasaje que efectúen viajes internacionales cortos, se instalarán botes de manera que satisfagan las prescripciones insertas en el cuadro que figura en la regla XXXIX; además habrá aparatos flotadores en cantidad suficiente para que el conjunto de los botes y de los aparatos flotantes puedan alojar a la totalidad de las personas que haya a bordo, según se dice en la regla XXXVIII. Por último, habrá aparatos flotantes para el 10 por 100 de las personas que estén a bordo.

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

Artículo 14. CONDICIONES PARA QUE LOS APARATOS DE SALVAMENTO SEAN ADECUADOS Y ESTEN RAPIDAMENTE DISPONIBLES.-
Con el fin de realizar los principios establecidos en el artícu-

lo 13, para que los elementos de salvamento sean adecuados y se pueda rápidamente disponer de ellos, tales elementos satisfarán las prescripciones de las reglas XXXVII, XXXVIII y XXXIX.

Artículo 15. **MODELOS REGLAMENTARIOS DE BOTES. BALSAS DE SALVAMENTO. APARATOS FLOTADORES.**- Todas las embarcaciones salvavidas, las balsas de salvamento y los aparatos flotantes, satisfarán a las condiciones fijadas por el presente Convenio, así como por las reglas XXIV a XXIX ambas inclusive.

Artículo 16. **CONSTRUCCION DE LOS BOTES.**- Todos los botes estarán bien construídos, y tendrán formas y proporciones que les aseguren una gran estabilidad en la mar y una línea de flotación u obra muerta suficiente, cuando se encuentren cargados con todas las personas que deban llevar, y todo su armamento.

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

Artículo 17. **ACCESO DE LOS PASAJEROS A LOS BOTES.** Se adoptarán disposiciones convenientes para permitir el acceso de los pasajeros en los botes, desde la cubierta de embarque. Además, habrá una escala adecuada en cada par de pescantes.

Artículo 18. **CAPACIDAD DE LOS BOTES Y BALSAS DE SALVAMENTO.**- El número de personas que podrá llevar un bote de uno de los modelos reglamentarios, o una balsa aprobada de salvamento, o un aparato flotante, y las condiciones para poder aprobar una balsa de salvamento o un aparato flotante, se determinarán de acuerdo con las reglas XXX a XXXV, ambas inclusive.

Artículo 19. **ARMAMENTO DE LOS BOTES Y BALSAS DE SALVAMENTO.**- La regla XXXVI fija el armamento de los botes y balsas de salvamento.

Artículo 20. **CHALECOS Y BOYAS SALVAVIDAS.**- 1. Todos los buques a los que se aplica el presente Capítulo tendrán,

para cada persona que se encuentre a bordo, un chaleco salvavidas de un modelo aprobado por la Administración, y además, un número conveniente de chalecos especiales para niños, a menos que los chalecos precedentes puedan ajustarse a la talla de los niños.

2. Todos los buques tendrán asimismo boyas salvavidas de un modelo aprobado según se ha dicho antes y cuyo número queda fijado en la regla XL.

3. Ninguna Administración aprobará un chaleco o una boya salvavidas, más que si satisface las prescripciones de la regla XL, aplicables a los chalecos o a las boyas de salvamento según el caso.

4. En el presente artículo la expresión "chalecos salvavidas" se extiende a todo artificio capaz de aplicarse al cuerpo, con la flotabilidad de un chaleco salvavidas reglamentario.

Artículo 21. CIRCULACION DE LAS PERSONAS. ALUMBRADO DE SOCORRO.- 1. Se tomarán disposiciones apropiadas para la entrada y la salida de los distintos compartimientos, cubiertas, etc.

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

res del buque por encima de la cubierta de compartimentado.

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

Artículo 22. PERSONAL PATENTADO Y NO PATENTADO DE LOS BOTES.- 1. En todo buque al que se aplique el presente Capítulo, por cada bote o balsa salvavidas, instalado para cumplir las prescripciones del propio Capítulo, habrá cierta cantidad de personal patentado, determinado por las prescripciones de la regla XLI, referentes al bote o balsa de salvamento de que se trate.

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

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

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

Artículo 23. APARATO PORTAAMARRAS.- Todo buque al que se aplique este Capítulo irá provisto de un aparato portaamarras, del modelo aprobado por la Administración.

Artículo 24. MERCANCIAS PELIGROSAS. MEDIDAS CONTRA INCENDIOS.- 1. Queda prohibido embarcar como lastre o como carga materias susceptibles de poner en peligro la vida de los pasajeros o la seguridad del buque, aisladamente o en conjunto, por su naturaleza, su cantidad o su acondicionamiento.

Esta prohibición no se aplica ni al material destinado a las señales de auxilio del mismo buque, ni a los abastecimientos navales o militares para el servicio del Estado en las condiciones en que el transporte de esos abastecimientos esté autorizado por la Administración.

La determinación de las materias que se deben considerar peligrosas, y la indicación de las precauciones obligatorias que habrá que tomar respecto a su embalaje o acondicionamiento, serán objeto de instrucciones oficiales y periódicas por parte de cada Administración.

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

Artículo 25. ZAFARRANCHO DE ALARMA Y EJERCICIOS.-

Se asignará un cargo especial en zafarrancho a cada hombre de la tripulación.

El rol o lista de la dotación, para el caso de alarma, reproducirá todas las obligaciones de los cargos especiales, y singularmente indicará el sitio a que cada cual deberá dirigirse y las funciones que allí tendrá que desempeñar.

Antes de hacerse a la mar, se redactará y se pondrá al día la lista, permitiendo a la autoridad competente comprobar su existencia. Se expondrá bien a la vista, en varios sitios del buque, y particularmente en los locales destinados a la dotación.

Las reglas XLIV y XLV prescriben las condiciones en que se procederá a las asambleas y ejercicios de la tripulación.

CAPITULO IV.- RADIOTELEGRAFIA

Artículo 26. APLICACION.- 1. El presente Capítulo se aplica a todos los buques que efectúen viajes internacionales, exceptuando los buques de carga de menos de 1600 to-

neladas de arqueo total.

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

Artículo 27. INSTALACION DE APARATOS RADIOTELE-
 GRAFICOS.- 1. Todos los buques a los que se aplique el presente Capítulo, si no están exceptuados en virtud del artículo 28, deberán estar provistos de una instalación radiotelegráfica de acuerdo con las disposiciones del artículo 31, según se indica a continuación:

a) Todos los buques de pasaje, cualesquiera que sean sus dimensiones.

b) Todos los buques de carga de 1600 toneladas de arqueo total y más.

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

Artículo 28. EXCEPCIONES DE LAS PRESCRIPCIONES DEL ARTICULO 27.- 1. La Administración de un país cualquiera, si por la derrota seguida y las condiciones del viaje, cree que una instalación radiotelegráfica no es ni razonable ni necesaria, podrá exceptuar de las prescripciones del artículo 27 a los buques que le pertenezcan.

I. Buques de pasaje:

a) ciertos buques de pasaje, individualmente o por categorías, cuando en el transcurso de su viaje

i) no se alejen más de 20 millas de la costa más próxima, o

ii) no efectúen una travesía de más de 200 millas

en alta mar, entre dos puertos consecutivos;

b) ciertos buques de pasaje que naveguen exclusivamente más acá de las zonas cuyos límites están determinado en el anexo del presente artículo.

II. Buques de carga:

Ciertos buques de carga, individualmente o por categorías, que durante su viaje no se alejen más de 150 millas de la costa más próxima.

2. La Administración de cualquier país, por otra parte, podrá exceptuar a los buques que le pertenezcan y estén comprendidos en las categorías siguientes:

I. Las barcazas y los buques de vela existentes.

Por buque de vela existente se entenderá el buque de vela cuya quilla se haya puesto el 10. de julio de 1931 o antes.

II. Los barcos de construcción primitiva, como faluchos, juncos, etc., si es prácticamente imposible proveerlos de una instalación radiotelegráfica.

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

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

2. La parte del Golfo de Tartaria y del Mar de Okhotsk, que interese los viajes efectuados entre los puertos de Hokkaido y los del Sakhalin japonés.

3. El estrecho de Chosen (Tyosen) limitado al Norte por una línea trazada desde el cabo Natsungu (Kawajiri

Misaki) hasta Fusan, y al Sur, por una línea que va desde Nagasaki a la isla Giffard (a la altura de la punta sudoeste de la isla Quelpart), y de allí, a Tin To (isla Amherst).

4. El Mar Amarillo al norte de los 37o. de latitud Norte.

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

6. La zona comprendida entre los siguientes límites:

El paralelo de los 10o. de latitud Norte, a partir de los 94o. de longitud Este hasta la costa asiática, la costa de Asia hasta Saigón (Cabo Tiwan), las líneas rectas trazadas entre el Cabo Tiwan, los 4o. 30' de latitud Norte, los 110o. de longitud Este, la punta meridional de la isla Palaván, la isla Palmas (Miangas), el Ecuador entre los 140 grados y los 148 grados de longitud Este, los 10o. de latitud Sur, los 148o. de longitud Este, el Cabo York, la costa norte de Australia desde el Cabo York hasta Puerto Darwin (Cabo Charles), las líneas rectas trazadas entre el Cabo Charles, Ashmore Reef (East Island), los 10o. de latitud Sur, los 109o. de longitud Este, Christmas Island, los 2o. de latitud Norte, los 94o. de longitud Este, los 10o. de latitud Norte, los 94o. de longitud Este fuera de la jurisdicción territorial de Australia y de los Estados Unidos de América.

7. El Mar Caribe, fuera de la jurisdicción territorial de los Estados Unidos de América, en lo referente a los viajes efectuados por los barcos de vela solamente.

8. La zona del Océano Pacífico Sur, limitada por

el Ecuador, el meridiano de los 130o. Oeste, el paralelo de los 34o. Sur y la costa de Australia, fuera de su jurisdicción territorial de Australia.

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

10. La parte del Océano Indico que comprende los viajes efectuados entre los puertos de Madagascar, Reunión e Islas Mauricio.

11. La parte del Atlántico Norte y el Mediterráneo que comprende los viajes efectuados entre Casablanca (Marruecos) y Orán (Argelia) más los puertos intermedios.

Artículo 29. SERVICIOS DE ESCUCHA.- 1. Buques de pasaje:

Todo buque de pasaje dotado obligatoriamente de una instalación radiotelegráfica, en virtud del artículo 27, tendrá a bordo un operador autorizado para los fines de la seguridad, y si no está provisto de autoalarma asegurará cuando esté en la mar un servicio de escucha por un operador autorizado o un radio-escucha patentado, en las condiciones siguientes:

a) A bordo de todos los buques de pasaje, de arqueo total inferior a 3000 toneladas, el servicio de escucha se determinará por la Administración correspondiente.

b) A bordo de todos los buques de pasaje, de arqueo total igual o superior a 3000 toneladas, el servicio de escucha será permanente.

La Administración de cualquier país está autorizada para exceptuar de la obligación del servicio de escucha permanente a todos los buques de pasaje que le pertenezcan cuyo ar-

queo total se halle comprendido entre 3000 y 5500 toneladas, ambas cifras inclusives, durante un período no superior a un año desde la fecha en que entre en vigor el presente Convenio, a reserva de que, durante este período de excepción, mantendrán la guardia de escucha ocho horas diarias por lo menos.

2. Buques de carga:

Todo buque de carga, dotado obligatoriamente de una instalación radiotelegráfica, en virtud del artículo 27, tendrá a bordo un operador autorizado para los fines de la seguridad, y si no está provisto de autoalarma, asegurará cuando esté en la mar un servicio de escucha por un operador autorizado o un radio-escucha patentado, en las condiciones siguientes:

a) A bordo de los buques de carga de arqueo total inferior a 3000 toneladas, el servicio de escucha se determinará por la Administración correspondiente.

b) A bordo de los buques de carga de arqueo total de 3000 a 5500 toneladas, inclusives, el servicio de escucha será de ocho horas diarias por lo menos.

c) Para los buques de carga de un arqueo total de más de 5500 toneladas, el servicio de escucha será permanente.

La Administración de cualquier país está autorizada para exceptuar a los barcos que le pertenezcan, comprendidos en el párrafo c), de la obligación de servicio permanente de escucha durante un período que no exceda a un año, desde la fecha de entrada en vigor del presente convenio, a reserva de que, durante este período de excepción, mantendrán la guardia de escucha por lo menos ocho horas diarias.

La Administración de un país cualquiera está igualmente autorizada para exceptuar de la obligación del servicio de escucha permanente a los buques que le pertenezcan, cuyo arqueo

total sea superior a 5500 toneladas, e igual o inferior a 8000 toneladas, durante otro período de un año, a reserva de que, durante este nuevo período de excepción mantendrán la guardia de escucha por lo menos dieciséis horas diarias.

3.- A bordo de todos los buques provistos de autoalarma, este aparato, en la mar, se encontrará siempre en servicio, cuando el radiotelegrafista o el radioescucha no estén a la escucha.

A bordo de los buques cuyas horas de escucha determina la Administración interesada, se hará con preferencia esta escucha a las horas prescritas para el servicio radiotelegráfico por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

A bordo de los buques obligados a efectar una escucha de ocho o de dieciséis horas por día, se llevará a cabo durante las horas prescritas para el servicio radiotelegráfico por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

4. Se entiende por autoalarma un aparato receptor automático de alarma que cumpla las condiciones prescritas por el artículo 19, apartado 21, del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

5. Por operador acreditado, se entiende toda persona que posea un certificado que cumpla las disposiciones del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

6.- Por radioescucha patentado, se entiende toda persona que posea una patente de radioescucha, suministrada por la Administración.

Artículo 30. RADIOESCUCHAS.- 1. Ningún Gobierno contratante expedirá patente de radioescucha sin haber comprobado previamente que el candidato es apto:

a) para recibir y entender las señales de alarma, de socorro, de seguridad y de urgencia, cuando estas señales se transmitan en medio de series de otras señales;

b) para garantizar la recepción auditiva correcta de grupos del Código (mezcla de letras, de cifras y de signos

de puntuación) a la velocidad de 16 grupos por minuto. Cada grupo del Código comprenderá cinco caracteres, contando por dos caracteres cada cifra o signo de puntuación;

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

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

Artículo 31. CONDICIONES TECNICAS REQUERIDAS.- Las instalaciones radiotelegráficas prescritas por el artículo 27 y los aparatos radiogoniométricos que son obligatorios por el artículo 47, satisfarán las siguientes condiciones:

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

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

3. La caseta de radiotelegrafía irá provista de un reloj que marque segundos, funcionando convenientemente.

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

5. La instalación comprenderá una instalación principal y otra de socorro (reserva). Sin embargo, si la instalación principal cumple todos los requisitos de una instalación de socorro (reserva), esta última no será obligatoria.

6. Las instalaciones principales y de socorro (reserva) podrán transmitir y recibir con las frecuencias (longitudes de ondas) y los tipos de ondas prescritos para el tráfico de

socorro y la seguridad de la navegación por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente, para los buques obligados a tener instalación radiotelegráfica en virtud del presente Convenio.

7. El transmisor principal y el de socorro (reserva) tendrán una frecuencia armónica de 100 por lo menos.

8. El transmisor principal tendrá un alcance normal de 100 millas marinas, es decir, que será capaz de transmitir las señales claramente perceptibles de buque a buque, a una distancia de 100 millas marinas por lo menos, de día, en condiciones y circunstancias normales, suponiendo al receptor provisto de un detector de cristal sin amplificador (1).

(1) Hasta que se disponga de un método más exacto o más práctico para determinar el alcance de los transmisores, se recomienda tomar como guía las relaciones siguientes entre el alcance en millas marinas (de buque a buque en condiciones normales y de día) y la potencia del transmisor del buque en metros-amperios para 500 kilociclos por segundo (600 metros):

100 millas marinas	60 M.A.
80 " "	45 M.A.
50 " "	25 M.A.

M. es la altura real de la antena en metros, en su punto más elevado, por encima de la línea de carga, y A. la corriente en amperios, medida en la base de la antena, en el caso de transmisores B ó A2 modulados.

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

10. Todos los elementos de la instalación de socorro (reserva) se colocarán en la parte superior del buque, para que esté en las mejores condiciones de seguridad y tan elevados como sea posible por encima de la línea de máxima carga. La instalación de socorro (reserva) dispondrá de un manantial de energía independiente del utilizado para la propulsión del bu-

que y para la red principal de electricidad; se podrá poner rápidamente en funciones y utilizarse durante seis horas seguidas por lo menos.

El alcance normal de la instalación de socorro (reserva), según se ha definido en el apartado 8 anterior, será cuando menos de 80 millas marinas para los buques obligados a mantener un servicio de recepción permanente y de 50 millas marinas por lo menos para todos los demás buques.

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

12. El receptor estará dispuesto de manera que asegure la recepción con detector de cristal.

13. A bordo de los buques en que la escucha esté garantizada por un receptor automático de alarma, se instalarán avisadores sonoros en la caseta radiotelegráfica, en la cabina del radiotelegrafista y en el puente. Estos aparatos funcionarán continuamente, desde que el receptor entre en funciones por la señal de alarma o de socorro, hasta que cese. Para interrumpir el servicio de los avisadores no habrá más que un solo interruptor, colocado en la caseta de radiotelegrafía.

14. A bordo de los buques citados en el párrafo anterior, el radiotelegrafista al dejar el servicio de escucha conectará nuevamente al circuito de antena el receptor automático de alarma y comprobará su eficiencia. A continuación dará cuenta del buen estado de su funcionamiento, al capitán o al oficial de guardia que se halle en el puente.

15. Cuando el buque esté en el mar, el manantial de energía para la estación de socorro se mantendrá en perfecto estado de eficacia y el receptor automático de alarma se compro-

bará por lo menos una vez en cada veinticuatro horas. Cada día se mencionará en el cuaderno de bitácora que ambas disposiciones han sido cumplidas.

16. A bordo de todo buque obligado a llevar estación transmisora radioeléctrica, debe existir un libro diario radioeléctrico. En ese documento, que estará en la caseta radiotelegráfica, se inscribirán los nombres de los radiotelegrafistas y de los radioescuchas, así como todos los incidentes y particularidades referentes al servicio radioeléctrico, que puedan ofrecer cualquier interés para la seguridad de la vida humana en la mar; especialmente todos los mensajes y todas las señales de socorro, deben reproducirse íntegramente en él.

17. El aparato radiogoniométrico, obligatorio por el artículo 47, será de funcionamiento eficaz susceptible de recibir señales claramente perceptibles y obtener indicaciones de las que sea posible determinar la orientación y deducir la situación verdadera. Podrá recibir señales a las frecuencias prescritas para los casos de socorro, para los radiogoniómetros y para los radiofaros, por el Convenio Radioteleográfico Internacional vigente.

Entre el aparato y el puente habrá un medio de comunicación eficaz.

Artículo 32. **COMPETENCIA.**- Las cuestiones reglamentarias por el Convenio Radioteleográfico Internacional de Washington de 1927, y por los Reglamentos anexos, quedan y continuarán sometidas a las disposiciones:

1) de este Convenio, de los Reglamentos anexos y otros Convenios y Reglamentos que pudieran substituirlos en lo futuro;

2) del presente Convenio, en lo que concierne a los

puntos en que completa a los documentos antes citados.

CAPITULO V.- SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Artículo 33. APLICACION.- Las prescripciones del presente Capítulo referentes a los buques, se aplican, si no se especifica expresamente otra cosa, a todos los buques, para todos los viajes.

Artículo 34. AVISO DE PELIGRO.- El capitán de cualquier buque, que se encuentre en presencia de hielos, o de restos abandonados peligrosos, de un temporal tropical peligroso, o de cualquier otro peligro inmediato para la navegación, está obligado a informar sobre ello por todos los medios de comunicación de que disponga, a los buques próximos, así como a las autoridades competentes en el primer punto de la costa con el que pueda comunicar. Es conveniente que esta información se transmita de la manera expuesta en la regla XLVI.

Cada Administración tomará cuantas medidas crea necesarias para comprobar, que la información de los peligros definidos en el párrafo anterior, se ponga rápidamente en conocimiento de aquellos a quienes afecta y se transmita a las demás Administraciones interesadas.

La transmisión de mensajes referentes a los peligros de que se trata, es gratuita para los buques interesados.

Artículo 35. SERVICIO METEOROLOGICO.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a promover la centralización de informes de orden meteorológico por los buques en la mar, a hacerlos examinar, propagar y comunicar entre ellos, del modo más eficaz, con objeto de auxiliar a la navegación.

En particular, los Gobiernos contratantes se comprometen a colaborar en la mayor medida posible, en la aplicación de las disposiciones meteorológicas siguientes:

a) Prevenir a los buques contra ciclones, tempestades tropicales o de otra clase, tanto por la transmisión de mensajes radioeléctricos, como por el uso de señales adecuadas en puntos de la costa.

b) Transmitir diariamente sin hilos boletines del estado del tiempo, que puedan interesar a la navegación, dando indicaciones sobre las condiciones actuales del tiempo y de las previsiones.

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

d) Excitar a todos los capitanes de buques para prevenir a los barcos que se hallen en sus cercanías, cuando encuentren una intensidad de viento de 10 o más en la escala de Beaufort (intensidad 8 o más en la escala decimal).

Los informes previstos en los párrafos a) y b) del presente artículo, se transmitirán en la forma indicada en los artículos 31 (párrafos 1, 3 y 5) y 19 (párrafo 25) del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1947, y durante la transmisión de informes meteorológicos, avisos y previsiones "a todos", todas las estaciones de a bordo se atenderán a las disposiciones del artículo 31 (párrafo 2) de este Reglamento.

Las observaciones acerca del tiempo, dirigidas por los buques a los servicios meteorológicos nacionales, gozarán del beneficio de prioridad de transmisión especificado en el artículo 3, Reglamentos adicionales, Convenio Radiotelegráfi-

co Internacional de Washington de 1927.

Las previsiones, avisos, memorias sinópticas y otros informes meteorológicos para uso de los buques se transmitirán y propagarán por el servicio nacional que esté en la situación más favorable para servir las distintas zonas y regiones, según los acuerdos mutuos que haya entre los países interesados.

Todos los esfuerzos tenderán a conseguir un procedimiento internacional uniforme, en lo que concierne a los servicios meteorológicos internacionales especificados en el presente artículo y a conformarse, dentro de lo posible, con las recomendaciones del Instituto meteorológico internacional, al que podrán referirse los Gobiernos contratantes para el estudio y el informe de todos los asuntos de índole meteorológica que pudieran presentarse en la aplicación del presente Convenio.

Artículo 36. PATRULLAS DE HIELOS. RESTOS ABANDONADOS.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a mantener un servicio de patrullas de hielos, y un servicio de estudio y observación del régimen de hielos en el Atlántico del Norte. Además se obligan a tomar todas las medidas posibles para asegurar la destrucción o la eliminación de los restos abandonados en la parte Norte del Océano Atlántico, al Este de una línea trazada desde el Cabo Sable hasta un punto situado en los 34o. de latitud Norte y los 70o. de longitud Oeste, si se reconoce la utilidad de la destrucción o de la eliminación.

Los Gobiernos contratantes se comprometen a proporcionar tres buques, como máximo, para estos tres servicios. Durante toda la estación de los hielos, esos buques estarán afectos a la vigilancia de los límites Sur-Este-Sur y Sudoeste de las regiones de las montañas de hielo en las proximidades del

gran banco de Terranova, para informar acerca de la extensión de la zona peligrosa a los buques trasatlánticos y a otros que pasen; para estudiar y observar el régimen de los hielos; para destruir y eliminar los restos abandonados y para prestar asistencia a los buques y tripulaciones que la necesiten en la esfera de acción de los buques de patrulla.

Durante el resto del año, el estudio y observación del régimen de los hielos continuará según las necesidades, y siempre habrá un buque disponible para buscar, destruir o eliminar los restos abandonados (derelictos).

Artículo 37. PATRULLAS DE HIELOS. EJECUCION DE LOS SERVICIOS Y GASTOS.- Se invita al Gobierno de los Estados Unidos a continuar desempeñando estos tres servicios: Patrullas de hielos, estudio y observación del régimen de hielos, destrucción y eliminación de restos abandonados. Los Gobiernos contratantes que están especialmente interesados en estos servicios, y cuyos nombres se exponen a continuación, se comprometen a contribuir a los gastos de entretenimiento y ejecución de estos servicios en las siguientes proporciones:

	Tanto por ciento
Alemania	10
Bélgica	2
Canadá	3
Dinamarca	2
España	1
Estados Unidos de América	18
Francia	6
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	40
Italia	6
Japón	1
Noruega	3

Países Bajos	5
Suecia	2
Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas	1

Cada Gobierno contratante está facultado para cesar de contribuir a los gastos de entretenimiento y ejecución de estos servicios después del 1.º de septiembre de 1932. Sin embargo, el Gobierno contratante que use de esta facultad, quedará sujeto a los gastos precedentes hasta el 1.º de septiembre que siga a la fecha en que notifique su intención de interrumpir su contribución. Para usar de dicha facultad, deberá dar cuenta de su intención a los demás Gobiernos contratantes seis meses, cuando menos, antes del indicado 1.º de septiembre, de manera que, para quedar libre de esas obligaciones el 1.º de septiembre de 1932, deberá dar a conocer su intención lo más tarde el 1.º de marzo de 1932, y lo mismo cada año siguiente.

En el caso de que en un momento cualquiera, el Gobierno de los Estados Unidos no tuviera ya deseos de efectuar estos servicios, o si uno de los Gobiernos contratantes manifestase deseos de no continuar soportando la carga de la contribución pecuniaria precedentemente definida, o de que se modifique su porcentaje, los Gobiernos contratantes arreglarán la cuestión de la mejor manera posible para sus intereses recíprocos.

Los Gobiernos contratante que contribuyan a los gastos de los tres servicios precitados, tienen derecho a introducir en el presente artículo, y en el artículo 36, de común acuerdo y en todo tiempo, las modificaciones que se estimen convenientes.

Artículo 38. VELOCIDAD EN LAS CERCANIAS DE LOS HIELOS.- Cuando se avise la existencia de hielos en la derrota, o cerca de la derrota que se sigue, el capitán de cualquier bu-

que está obligado a moderar la velocidad durante la noche, o a modificar su derrota para separarse bien de la zona peligrosa.

Artículo 39. DERROTAS EN EL ATLANTICO DEL NORTE.-

La práctica consistente en seguir derrotas definidas para la travesía del Atlántico del Norte, en uno u otro sentido, ha contribuido a la seguridad de la vida humana en el mar, pero los resultados de utilizar esas derrotas deberían ser objeto de investigaciones y estudios más minuciosos, que permitiesen aportar a la práctica actual las modificaciones cuya necesidad enseñará la experiencia.

La elección de las derrotas y la iniciativa de las correspondientes medidas que se deben tomar, se dejan a cargo de las Compañías navieras interesadas. Los Gobiernos contratantes prestarán su concurso a esas Compañías, cuando sean solicitadas, poniendo a su disposición todos los informes acerca de las derrotas, que puedan estar en poder de los Gobiernos.

Los Gobiernos contratantes se obligan a imponer a las Compañías la obligación de publicar las derrotas regulares que se proponen hacer seguir a sus buques, así como todas las modificaciones que en ellas puedan introducirse. Ejercerán igualmente su influencia para incitar a los armadores de todos los buques que crucen el Atlántico, a seguir las derrotas definidas, siempre que las circunstancias lo permitan, y para incitar a los armadores de todos los barcos que atraviesen el Atlántico, viniendo de los puertos de los Estados Unidos o yendo a ellos y pasando cerca del gran banco de Terranova, a evitar dentro de lo posible, durante la época de la pesca, los bancos pesqueros de Terranova, al norte de los 43o. de latitud Norte y a pasar fuera de las regiones donde existan, o se suponga que existen hielos peligrosos.

La Administración que dirija el servicio de vigilancia de los hielos, queda invitada a denunciar a la Administra-

ción interesada, todo buque cuya presencia se compruebe fuera de una derrota regular, reconocida y anunciada, o que atraviese los bancos de pesca precitados durante la época de la pesca, o que, yendo a un puerto de los Estados Unidos o viniendo de él, atraviere regiones donde existan, o se suponga que existen hielos peligrosos.

Artículo 40. REGLAMENTO DE ABORDAJES.- Los Gobiernos contratantes convienen en que las modificaciones del Reglamento Internacional para evitar los abordajes en la mar, que figuran en el Anexo II, son convenientes y deberían introducirse. Se ruega al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte que transmita los detalles completos de estas modificaciones, a los demás Gobiernos que han aceptado el Reglamento Internacional para evitar abordajes en la mar, que verifique si las admiten; que informe de los resultados a los Gobiernos representados en la Conferencia, y, por último, que procure poner en vigor el Reglamento modificado el 10. de julio de 1931.

Artículo 41. ORDENES DEL TIMON.- Los Gobiernos contratantes acuerdan que el 30 de junio de 1931, a partir de media noche, las órdenes del timón, es decir, las órdenes que se den al timonel, se darán en todos los buques en forma de órdenes directas, es decir, que marchando el buque avante, la palabra "estribor" o "derecha", o cualquier otra equivalente a "estribor" o a "derecha", no se pronunciará a bordo de los buques (tal como actualmente se construyen o disponen) más que cuando se tenga intención de llevar a la derecha, a la vez la rueda, la pala del timón y la proa del buque.

Artículo 42. USO INJUSTIFICADO DE LAS SEÑALES DE SOCORRO.- El empleo de una señal internacional de socorro, salvo cuando se trate de anunciar que un buque está en peligro, así como el uso de una señal que pueda confundirse con una se-

ñal internacional de socorro, quedan prohibidos en todos los buques.

Artículo 43. SEÑALES DE ALARMA, DE SOCORRO Y DE URGENCIA.- Solamente se emplearán las señales de alarma y de socorro por los buques que, en grave e inminente peligro, necesiten el inmediato auxilio. En cualquier otro caso en que se necesite asistencia, o en que un buque desee anunciar que le será preciso dar ulteriormente la señal de alarma o de socorro, se hará uso de la señal urgente (XXX) prevista por el Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1927.

Si un buque ha dado la señal de alarma o de socorro, y si entiende ulteriormente que la asistencia no es ya necesaria, deberá inmediatamente hacerlo saber a todas las estaciones interesadas, de acuerdo con el Convenio Radiotelegráfico vigente.

Artículo 44. VELOCIDAD DE TRANSMISION DE LOS MENSAJES DE SOCORRO.- La velocidad de transmisión de los mensajes, en los casos de peligro, urgencia o seguridad, no pasará de 16 palabras por minuto.

Artículo 45. MENSAJES DE SOCORRO. PROCEDIMIENTO.-

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

2. El capitán de un buque en peligro, después de haber consultado, dentro de lo posible, a los capitanes de los buques que han contestado a su petición de socorro, tendrá derecho de requerimiento sobre el buque o los buques que considere

los más capaces de prestar auxilio, y el capitán o capitanes de esos buques quedan obligados a someterse al requerimiento, sin dejar de encaminarse a toda marcha al socorro de las personas en peligro.

3. Un capitán queda libre de la obligación impuesta por el párrafo 1 del presente artículo, en cuanto el capitán del buque requerido o los capitanes de los buques, si el requerimiento se extiende a varios, le informen que se someten a ella.

4. Un capitán queda libre de la obligación impuesta por el párrafo 1 del presente artículo, y, si su buque ha sido objeto de requerimiento, de la indicada en el párrafo 2 del propio artículo, si un buque en peligro le comunica que ya no se necesita auxilio.

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

6. Las prescripciones del presente artículo no derogan las disposiciones del Convenio Internacional, para la unificación de ciertas reglas referentes a asistencia y salvamento en el mar, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, particularmente en lo que concierne a la obligación de prestar auxilio impuesta por el artículo 11 de dicho Convenio.

Artículo 46.- FAROL DE SEÑALES.- Todos los buques de un arqueo total superior a 150 toneladas, que efectúen viajes internacionales, llevarán a bordo un farol de señales que sea eficaz.

Artículo 47. **RADIOGONIOMETRO.**- Todo buque de pasaje de 5000 toneladas de arqueo total y más, debe durante los dos años siguientes a la fecha de ponerse en vigor el presente Convenio, proveerse de un radiogoniómetro (radio-aguja) de un modelo aprobado según las disposiciones del artículo 31 del presente Convenio.

Artículo 48. **TRIPULACION.**- Los Gobiernos contratantes se obligan, en lo que concierne a sus buques nacionales, a conservar, o si fuera necesario, a adoptar todas las medidas que tengan por objeto verificar que, desde el punto de vista de la seguridad en la mar, todos los buques lleven a bordo una tripulación suficiente en número y calidad.

CAPITULO VI.- CERTIFICADOS

Artículo 49.- **EXPEDICION DE CERTIFICADOS.**- Se expedirá un certificado llamado Certificado de seguridad, después de la inspección y visita, a todo buque de pasaje que satisfaga de un modo efectivo a las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente Convenio.

Se expedirá un certificado, llamado Certificado de seguridad radiotelegráfica, después de la inspección, a todo buque que no sea de pasaje, y que satisfaga de una manera efectiva a las prescripciones del capítulo IV del presente Convenio.

Se expedirá un certificado, llamado Certificado de excepción, a todo buque exceptuado por un Gobierno contratante, de la aplicación de las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente Convenio, de conformidad con ellas.

La inspección y visita de los buques, por lo que concierne al cumplimiento de las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos anexos, a los que estén sometidos, y al otorgamiento de excepciones que se les puedan conceder, se

llevarán a cabo por agente del país en que el buque esté inscrito. No obstante, el Gobierno de cada país podrá confiar la inspección y la visita de los buques del mismo país, sea a peritos nombrados al efecto, sea a organismos reconocidos por él. En todo caso, el Gobierno interesado garantiza completamente la integridad y la eficacia de la inspección y de la visita.

El Certificado de seguridad, el de seguridad radiotelegráfica y el de excepción, se expedirán por el Gobierno del país donde el buque esté inscrito, o por cualquier otra persona u organismo debidamente autorizado por ese Gobierno. En todos los casos este último asumirá la plena responsabilidad del certificado.

Artículo 50. **EXPEDICION DE UN CERTIFICADO POR OTRO GOBIERNO.**- Todo Gobierno contratante, a instancia del Gobierno de un país en el que esté inscrito un buque comprendido dentro del presente Convenio, podrá hacer inspeccionar al buque, y si comprueba que las exigencias del presente Convenio están satisfechas, expedir, bajo su propia responsabilidad, un Certificado de seguridad o un Certificado de seguridad radiotelegráfica. En todo certificado, expedido en estas condiciones, constará que se ha expedido a instancia del Gobierno en cuyo país esté inscrito el buque. Tal certificado tendrá igual valor que el expedido según el artículo 49 del presente Convenio y tendrá que aceptarse del mismo modo.

Artículo 51.- **FORMA DE LOS CERTIFICADOS.**- Todos los certificados se redactarán en el idioma o en los idiomas oficiales del país en que se expidan.

La forma de los certificados estará de acuerdo con los modelos de la regla XLVII. La parte impresa de esos modelos reglamentarios se reproducirá exactamente y las indicaciones manuscritas de los certificados expedidos, o de las copias certificadas conformes, se escribirán en caracteres romanos y en cifras árabes.

Los Gobiernos contratantes se obligan a cambiar recíprocamente un número suficiente de ejemplares de sus certificados para conocimiento de sus funcionarios. El cambio, dentro de lo posible, se hará antes del 1.º de enero de 1932.

Artículo 52. DURACION DE LA VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS.- Los certificados no se expedirán para una duración superior a doce meses.

Si, en la fecha de caducar su certificado, un buque no se encuentra en un puerto del país donde esté inscrito, la validez del certificado podrá prorrogarse por un funcionario debidamente autorizado del país a que el buque pertenece. Tal prórroga no se concederá, sin embargo, más que para permitir al buque acabar su viaje de retorno con destino a su propio país, y solamente cuando esa medida parezca oportuna y razonable.

Ningún certificado se prorrogará por un período de más de cinco meses y el buque al que se conceda esa prórroga no tendrá derecho, en virtud de ella, a salir de nuevo de su país, después de haber regresado a él, sin renovar su certificado.

Artículo 53. ADMISION DE CERTIFICADOS.- Los certificados expedidos en nombre de un Gobierno contratante tendrán que admitirse por los demás Gobiernos contratantes, para los fines del presente Convenio. Los demás Gobiernos contratantes los considerarán como del mismo valor que los certificados que ellos mismos expidan a sus propios buques.

Artículo 54. COMPROBACION.- Todo buque que posea un certificado expedido en virtud del artículo 49 o del artículo 50, está sujeto, en los puertos de los demás Estados contratantes, a la comprobación por funcionarios debidamente autorizados por los Gobiernos respectivos, dentro de los límites que permitan verificar que existe a bordo un certificado vigente, y

si es preciso asegurarse de que el buque puede navegar según las indicaciones esenciales del certificado, es decir, que se encuentra en situación de hacerse a la mar sin peligro para el pasaje y la tripulación.

Si tal comprobación diera lugar a una intervención cualquiera, el funcionario verificador informará inmediatamente al cónsul del país en que el buque esté inscrito, de todas las circunstancias que han hecho considerar necesaria la intervención.

Artículo 55.- BENEFICIOS DEL CONVENIO.- No se podrán reclamar beneficios del presente Convenio, en provecho de un buque que no posea un certificado regular, no caducado.

Artículo 56. SUPLEMENTO DE CERTIFICADO.- Si durante un viaje especial, el número de personas presentes a bordo (tripulación y pasajeros) fuese inferior al número máximo que el buque está autorizado a transportar, y si, en consecuencia, de acuerdo con las prescripciones del presente Convenio, puede el buque llevar a bordo un número de embarcaciones u otros aparatos de salvamento, inferior al inscrito en el certificado, los funcionarios o las otras personas autorizadas y mencionadas en los precedentes artículos 49 y 52 podrán expedir un suplemento.

Este suplemento mencionará, que en las circunstancias de que se trate, no se ha derogado ninguna de las disposiciones del presente Convenio. Irá anexo al certificado y substituyéndolo, pero solamente en lo que respecta a los aparatos de salvamento. No será válido más que para el viaje especial, a consecuencia del cual se ha expedido.

CAPITULO VII.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 57. EQUIVALENCIA. Cuando se haya dispuesto en el presente Convenio, que se debe acondicionar o tener a bordo una instalación, un artificio o un aparato especial cual-

quiera, o cierto tipo de instalación, de artificio, o de aparato, y también cuando se prevea la adopción de una disposición especial, cualquier Administración podrá aceptar, como sustitución, otra instalación, artificio o aparato, o cierto tipo de instalación de artificio o de aparato, o cualquier otra disposición, siempre que la Administración de que se trate haya comprobado, mediante ensayos adecuados, que la instalación, el artificio, el aparato o el tipo de instalación, de artificio o de aparato, o la disposición substitutiva, tiene una eficacia igual por lo menos a la especificada en el presente Convenio.

Cualquier Administración que acepte en estas condiciones una instalación, un artificio o un aparato nuevo, o un tipo nuevo de instalación, de artificio o de aparato, o una nueva disposición, debe participarlo a las demás Administraciones y comunicarles, a petición, la descripción detallada así como un informe de los ensayos efectuados.

Artículo 58. LEYES, REGLAMENTOS. INFORMES.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicarse recíprocamente:

1) el texto de las leyes, decretos y reglamentos, que se hayan promulgado acerca de las diferentes materias de que trata el presente Convenio;

2) todos los informes oficiales o extractos oficiales de informes de que puedan disponer, en la extensión en que esos documentos muestren los resultados de las disposiciones del presente Convenio, y siempre que los informes o extractos de informes no tengan carácter reservado.

Se invita al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, a servir de intermediario para coleccionar todos estos informes y ponerlos en conocimiento de los demás Gobiernos.

Artículo 59. MEDIDAS ADOPTADAS DESPUES DE UN ACUERDO.- En el caso en que el presente Convenio prevea la posibilidad de adoptar una medida después de un acuerdo entre todos los Gobiernos contratantes, o solamente algunos de ellos, el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte queda invitado a ponerse en relación con los demás Gobiernos contratantes, con objeto de averiguar si aceptan las proposiciones que pudieran hacerse por algunos de los Gobiernos contratantes, para realizar semejantes medidas, y además a informar a los otros Gobiernos contratantes del resultado de la consulta así efectuada.

Artículo 60. TRATADOS Y CONVENIOS ANTERIORES.-

1. El presente Convenio reemplaza y anula el Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, firmado en Londres el 20 de enero de 1914.

2. Los demás tratados, convenios o acuerdos relativos a la seguridad de la vida en el mar, o a las cuestiones a ella referentes, que en la actualidad estén en vigor entre los Gobiernos que toman parte en el presente Convenio, tendrán pleno y completo efecto en la duración que se les asigne y por lo que respecta:

+ a) A los buques a los que no se aplique el presente Convenio.

b) A los buques a los que se aplique el presente Convenio, por lo que se refiere a los puntos que no sean objeto de prescripciones expresamente consignadas en el presente Convenio.

Sin embargo, en el caso de que tales tratados, convenios o acuerdos, estuvieran en oposición con las obligaciones del presente convenio, las disposiciones de este último prevalecerán.

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

Artículo 61. MODIFICACIONES. CONFERENCIAS FUTURAS.-

1. Las modificaciones al presente Convenio que pudieran considerarse como mejoras útiles o necesarias, pueden proponerse en todo tiempo por un Gobierno contratante al del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Este comunicará las propuestas a los demás Gobiernos contratantes, y si una modificación cualquiera es aceptada por todos los Gobiernos contratantes (incluyendo los Gobiernos que hayan depositado ratificaciones o adhesiones que no se hayan hecho todavía efectivas) se modificará el presente Convenio en consecuencia.

2. En fechas y lugares que podrán convenir los Gobiernos contratantes, se celebrarán conferencias que tengan por objeto la revisión del presente Convenio.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte convocará a una Conferencia de esa naturaleza, cada vez que la tercera parte de los Gobiernos contratantes expresen su deseo, después de cinco años de vigencia del presente Convenio.

CAPITULO VIII.- DISPOSICIONES FINALES

Artículo 62. APLICACION A LAS COLONIAS, ETC.- 1.

Un Gobierno contratante podrá en el acto de la firma, de la ratificación o de la adhesión, o posteriormente, notificar mediante una declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus colonias, territorios de ultramar, protectorados, o países que estén bajo su soberanía o mandato, o en algunos de ellos. El presente Convenio deberá aplicarse a todos los territorios indicados en esa declaración, dos me-

ses después de la fecha en que se reciba, pero a falta de tal declaración, el presente Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios.

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

3. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, deberá poner en conocimiento de los demás Gobiernos contratantes, la aplicación del presente Convenio en toda colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio bajo su soberanía o mandato, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, y el cese de tal aplicación, conforme a las disposiciones del párrafo 2, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio comenzará o cesará de aplicarse.

Artículo 63. TEXTOS AUTÉNTICOS. RATIFICACION.-

El presente Convenio, cuyos textos en francés y en inglés son ambos auténticos, lleva la fecha de hoy.

El presente Convenio tendrá que ratificarse.

Las actas de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Ir-

landa del Norte, que notificará a los demás Gobiernos signatarios o adheridos, todas las ratificaciones depositadas, así como la fecha de su depósito.

Artículo 64. ADHESION.- Un Gobierno (distinto del Gobierno de un territorio al que se aplique el artículo 62), en nombre del cual no se haya firmado el presente Convenio, podrá adherirse a éste en todo tiempo después de entrar en vigor el expresado Convenio. Las adhesiones podrán hacerse mediante notas escritas dirigidas al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte y surtirán efecto tres meses después de la fecha de su recepción.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios o adheridos, de todas las adhesiones recibidas y de la fecha de su recibo.

Un Gobierno que se proponga adherirse al presente Convenio, pero que desee agregar una zona a las especificadas en el anexo del artículo 23 deberá, antes de notificar su adhesión, manifestar ese deseo al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, con el fin de que éste lo comunique a todos los Gobiernos contratantes. Si todos los Gobiernos contratantes acusan conformidad con la demanda, dicha zona se añadirá a las mencionadas en el precitado anexo, cuando el Gobierno de que se trata notifique su adhesión.

Artículo 65. FECHA DE ENTRADA EN VIGOR.- El presente Convenio entrará en vigor el 10. de julio de 1931, entre los Gobiernos que en esa fecha hayan depositado su ratificación, siempre que, por lo menos, cinco ratificaciones estén depositadas en el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte. En el caso de que en esa fecha no se hubieran depositado cinco ratificaciones, el presente Convenio entrará en

vigor tres meses después de la fecha del depósito de la quinta ratificación. Las ratificaciones depositadas posteriormente a la fecha en que empiece la vigencia del presente Convenio, surtirán efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

Artículo 66. DENUNCIA. El presente Convenio podrá denunciarse en nombre de uno cualquiera de los Gobiernos contratantes, en todo momento después de expirar un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que el Convenio haya empezado a regir para el Gobierno de que se trate. La denuncia se efectuará por notificación escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos contratantes de todas las denuncias recibidas y de la fecha de su recepción.

Una denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que la reciba el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios han firmado a continuación.

Hecho en Londres, hoy, trigésimo primer día del mes de mayo de 1929, en un solo ejemplar que se depositará en los archivos del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, el cual remitirá copias certificadas, conformes, a todos los Gobiernos signatarios.

STHAMER
GUSTAV KOENIGS
ARTHUR WERNER
OTTO RIESS
HERMANN GIESS
HUGO DOMINIK
WALTER LAAS

HENRY JAMES FEAKES
THOMAS FREE

A. de GERLANCHE de GOMERY
G. de WINNE

A. JOHNSTON
LUCIEN PACAUD

EMIL KROGH
V. LORCK

JAVIER de SALAS

JOHN SHELAN DULANTY
E. C. FOSTER

WALLACE H. WHITE
ARTHUR J. TUNER
CHARLES M. BARNES
GEO H. ROCK
CLARECEN S. KEMFF
DICKERSON N. HOOVER
W.D. TERRELL
JOHN O. TAWRESEY
HERBERT B. WALKER
CHARLES A. McALLISTER

GUSTAF WREDE
V. BERGMAN
KARL KURTEN

RIO
A. HAARBLEICHER
JEAN MARIE
F. THOUROUDE

H.W. RICHMOND
WESTCOTT ABELL
A. L. AYRE
F.W. BATE
C.H. BOYD
WILLIAM C. CURRIE
A.J. DANIEL
NORMAN HILL
C. HIPWOOD
A. MORRELL

G.L. CORBETT
E.V. WHISH
MANSUKHLAL, ATMARAM MASTER

GIULIO INGIANNI
ALBERTO ALESSIO
DELFINO ROGERI DI VILLANOVA
TORQUATO C. GIANNINI
FRANCESCO MARENA
ERNESTO FERRETTI
G. GNEME
LUIGI BIANCHERI

YUKIO YAMAMOTO
SCHICHIHEI OTA
ITARO ISHII

B. VOGT
L.T. HANSEN
ARTH H. MATHIESEN

C. FOCK
C.H. de GOEJE
A. van DRIEL
J.A. BLAND -v.-d.- BERG
PHS. van OMMEKEN
H.G.J. UILKENS

ERIK PALMSTIERNA
NILS GUSTAF NILSSON

J. ARENS
K. EGGI

CONVENIO PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

PREAMBULO

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

Considerando que el mejor medio de alcanzar este fin es la conclusión de un Convenio;

Han designado sus Plenipotenciarios, que, después de haberse comunicado sus plenos poderes, encontrados en buena y debida forma, han convenido las disposiciones siguientes:

CAPITULO 1.- PRELIMINARES

Artículo 1o.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a aplicar las disposiciones del presente Convenio, con objeto de aumentar la seguridad de la vida humana en el mar, a dictar todos los reglamentos y a tomar cuantas medidas sean adecuadas para producir su pleno y completo efecto.

Las disposiciones del presente Convenio están completadas por un Reglamento contenido en el Anexo I que tiene igual valor y entra en vigor al mismo tiempo que el presente Convenio. Toda referencia al presente Convenio implica referencia simultánea al Reglamento anexo.

Artículo 2o. APLICACIONES Y DEFINICIONES.- 1. Las

disposiciones del presente Convenio se aplican en las condiciones siguientes a los buques pertenecientes a un país cuyo Gobierno sea contratante y a los buques que pertenezcan a regiones a las cuales el presente Convenio se aplique en virtud del artículo 62.

Capítulo II (Construcción): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales.

Capítulo III (Aparatos de salvamento): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales.

Capítulo IV (Radiotelegrafía): a todos los buques que efectúen viajes internacionales con excepción de los buques de carga de menos de 1600 toneladas de arqueo total.

Capítulo V (Seguridad de la navegación): a todos los buques cualquiera que sea el género de viajes.

Capítulo VI (Certificados): a todos los buques a los que se apliquen los capítulos II, III y IV.

2. Cada Capítulo define con más precisión las categorías de buques a los que se aplica, así como el alcance de las disposiciones que les son aplicables.

3. En el presente Convenio, salvo indicaciones expresamente contrarias:

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

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

c) Un viaje internacional es un viaje entre un país al que se aplique el presente Convenio y un puerto situado fuera del país o inversamente; toda colonia, territorio de ultramar,

protectorado o territorio que esté bajo soberanía o mandato se considera en este respecto como un país distinto.

d) Un buque se considera como de pasaje si transporta más de 12 pasajeros.

e) La expresión "Reglas" designa las contenidas en el Anexo I.

4. El presente Convenio, salvo indicación expresa contraria, no se aplica a los buques de guerra.

Artículo 3o. CASO DE FUERZA MAYOR. Todo buque que no esté sometido a las prescripciones del presente Convenio, al empezar un viaje cualquiera, no quedará sujeto a ellas con motivo de cualquier apartamiento del proyectado viaje, siempre que sea debido a mal tiempo o a cualquier otra causa de fuerza mayor.

Las personas que se encuentren a bordo de un buque por razón de fuerza mayor, o que se encuentren allí a consecuencia de la obligación impuesta al capitán de transportar náufragos u otras personas, no se tendrán en cuenta cuando se trate de aplicar al buque una prescripción cualquiera del presente Convenio.

CAPITULO II.- CONSTRUCCION

Artículo 4o. BUQUES A LOS QUE SE APLICA ESTE CAPITULO.- 1. Este Capítulo se aplica, salvo cuando existan disposiciones contrarias, a los buques nuevos de pasaje, afectos a viajes internacionales.

2. Un buque de pasaje nuevo es todo buque cuya quilla se haya puesto el 1o. de julio de 1931, o posteriormente, o que se haya transformado para dedicarlo al servicio de pasaje en esa fecha o posteriormente. Los demás buques de pasaje se consideran como buques de pasaje ya existentes.

3. La Administración de un país cualquiera, si juzga que la derrota seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la aplicación de las prescripciones de este Capítulo no sea razonable ni necesaria, puede dispensar de tales prescripciones a los buques o a las categorías de buques, pertenecientes al propio país, que, durante su viaje, no se alejen más de 20 millas marinas de la tierra más próxima.

4. En el caso de que un buque de pasaje, durante su viaje, no se aleje más de 200 millas marinas de la tierra más próxima, la Administración a que pertenezca el barco podrá suavizar las prescripciones de las reglas IX, X, XV y XIX, caso de poderse demostrar, a satisfacción de la Administración, que la aplicación de estas prescripciones no es ni razonable, ni prácticamente realizable.

5. En el caso de buques de pasaje ya existentes que efectúen viajes internacionales y no satisfagan ya las prescripciones del presente Capítulo relativas a los buques nuevos de pasaje, las medidas que deberán tomarse se determinarán por la Administración del país a que pertenezcan, con objeto de obtener una seguridad mayor en los puntos en que razonable y realmente sea posible.

6. En el caso de buques de pasaje que efectúan viajes internacionales, utilizados para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, la Administración de un país cualquiera, si juzga que es prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente Capítulo, podrá dispensar de ellas a buques de esa clase que le pertenezcan bajo las siguientes condiciones:

a) Se deben aplicar las prescripciones relativas a la construcción en la medida más amplia compatible con las

circunstancias del tráfico.

b) Deben tomarse medidas para formular prescripciones generales que se aplicarán al caso particular de este género de tráfico. Estas prescripciones se formularán de acuerdo con los otros Gobiernos contratantes, si los hay, que pudieran estar directamente interesados en el transporte de esos pasajeros.

7. El presente Capítulo no se aplica a los buques desprovistos de propulsión mecánica, ni a los buques de madera de construcción primitiva, como faluchos, juncos, etc.

Artículo 5o. COMPARTIMENTADO ESTANCO DE LOS BUQUES.- 1. Los buques se subdividirán tan eficazmente como sea posible, teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a que se destinen. Las disposiciones relativas al compartimentado están determinadas por los artículos y reglas siguientes.

2. El grado de subdivisión asegurado por la aplicación de estas reglas, varía con la eslora del buque y el servicio a que se dedique, de manera que la subdivisión más elevada corresponde a los buques de mayor eslora, esencialmente afectos al transporte de pasajeros.

3. Las reglas I a V indican el procedimiento que se debe seguir para determinar el grado de subdivisión aplicable a un buque.

4. Para que el grado de subdivisión prescrito sea respetado, se asignará al buque, y se marcará en su costado exterior, una línea de carga, correspondiente al calado que se apruebe como adecuado a la subdivisión. Si hay en el buque espacios destinados a servir indistintamente a pasajeros o a carga, se podrá, si lo solicita el armador, asignarle y trazar en el costado externo una o varias líneas adicionales de carga, corres-

pondientes a los distintos calados de subdivisión que la Administración apruebe para las diferentes condiciones del servicio. El franco-bordo correspondiente a cada una de estas líneas de carga y las condiciones del servicio a las que afecte, se indicarán de una manera precisa en el certificado de seguridad. Las líneas de carga de subdivisión se marcarán e inscribirán según el método prescrito por la regla VII.

Artículo 6o. MAMPAROS DE PROA Y POPA, MAMPAROS DE LA CÁMARA DE MÁQUINAS, TÚNELES DE LOS EJES, ETC.- En todo buque habrá mamparos estancos a proa y a popa, y en las extremidades de la cámara de máquinas y en los buques de hélices habrá túneles estancos para los ejes, o compartimientos equivalentes, todo ello de acuerdo con las prescripciones de la regla VI.

Artículo 7o. CONSTRUCCION, PRUEBAS, ETC.- Las reglas VIII a XIII inclusives, y las XV a XXI, ambas comprendidas, contienen las prescripciones relativas:

a) A la construcción y pruebas de los mamparos estancos, dobles fondos, cubiertas estancas, aberturas de escotillas, conductos de ventilación, mamparos contra incendios, etc.

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

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

d) A los medios de salida de los compartimientos estancos.

e) A los elementos de achique; y

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

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

Artículo 9o. ANOTACIONES EN EL CUADERNO DE BITÁCORA.- Se inscribirá en el cuaderno de bitácora el cierre y apertura de las puertas estancas, etc., así como todos los ejercicios e inspecciones, en la medida especificada por la regla XIV.

Artículo 10. INSPECCIONES INICIALES Y SUCESIVAS DE LOS BUQUES.- Los principios generales que deben regir la inspección de los buques nuevos o existentes por lo que al caso se refiere, las calderas y máquinas principales y auxiliares y al armamento, están indicados en la regla XXII. Cada Gobierno contratante se obliga:

- 1) a dictar reglamentos detallados de conformidad con los principios generales, o a modificar su reglamentación existente para ponerla de acuerdo con estos principios;
- 2) a asegurar la aplicación de esos reglamentos.

En general, los mencionados reglamentos de detalle deben establecerse de modo que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el buque sea adecuado al servicio a que se le destina.

CAPITULO III.- APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

Artículo 11. DEFINICIONES.- En este Capítulo:

- a) La expresión "buque nuevo" designa un buque cuya quilla se ha puesto el 1o. de julio de 1931, o después de

esta fecha; los demás buques se califican como "buques existentes".

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

c) La expresión "aparato flotante" designa a los asientos y sillas flotantes de cubierta, o a cualquier otro elemento flotante con excepción de las embarcaciones, chalecos salvavidas y boyas de salvamento.

Artículo 12. APLICACION.- 1. El presente Capítulo se aplica, salvo en los casos que se disponga otra cosa, a los buques nuevos de pasaje de propulsión mecánica, que efectúen viajes internacionales.

2. En los artículos 13, 14, 19 y 25 se fijan prescripciones especiales para los buques de pasaje nuevos que efectúen viajes internacionales cortos.

3. La Administración de un país cualquiera, si cree que la derrota seguida y las condiciones del viaje son de tal naturaleza que la aplicación de la totalidad de las prescripciones del presente Capítulo no sea razonable ni necesaria, podrá dispensar de ellas, en la proporción correspondiente, a buques determinados o a categorías de buques pertenecientes al propio país, que, durante su viaje, no se alejen más de 20 millas de la costa más próxima.

4. En el caso de buques de pasaje ya existentes de propulsión mecánica, que efectúen viajes internacionales y no satisfagan actualmente a las prescripciones del presente Capítulo, relativas a buques nuevos de pasaje, la Administración del país a que pertenezcan deberá tomar medidas oportunas para que, en lo posible y razonable, se apliquen lo más tarde el lo de

julio de 1931, los principios generales expuestos en el artículo 13 y las demás prescripciones del presente Capítulo.

5. Para los buques de pasaje de propulsión mecánica, que realicen viajes internacionales, y que se utilicen para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, cualquier Administración podrá, si juzga prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente Capítulo, dispensar de ellas a los buques de que se trate, en las siguientes condiciones:

a) En la mayor proporción compatible con las condiciones del tráfico, se aplicarán las prescripciones relativas a las embarcaciones salvavidas y otros aparatos de salvamento, así como la protección contra incendios.

b) Todas estas embarcaciones y aparatos salvavidas tendrán que estar rápidamente disponibles en el sentido del artículo 13.

c) Habrá un chaleco salvavidas por cada persona que se encuentre a bordo.

d) Se adoptarán disposiciones para formular prescripciones generales que deban aplicarse al caso particular de este género de tráfico. Tales prescripciones se formularán de acuerdo con las de los demás Gobiernos contratantes, si los hay, que puedan estar interesados directamente en el transporte de esos pasajeros.

Artículo 13. EMBARCACIONES DE SALVAMENTO Y APARATOS FLOTANTES.- Los principios generales que regulan el armamento de los botes salvavidas y aparatos flotantes de un buque sometido a las prescripciones del presente Capítulo, se refieren a la disponibilidad inmediata en caso de urgencia y a que sean adecuados.

1. Para estar rápidamente disponibles, los botes

salvavidas y aparatos flotantes deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Se les podrá echar agua segura y rápidamente, aun en condiciones desfavorables de balance y cabeceo.

b) Será posible embarcar a los pasajeros en los botes rápidamente y en buen orden.

c) La instalación de cada bote y de cada aparato flotante debe ser tal que no impida la maniobra de los demás botes y aparatos flotantes.

2. Para ser adecuado el armamento del buque por lo que atañe a botes salvavidas y aparatos flotantes, cumplirá las siguientes condiciones:

a) Salvo las prescripciones del párrafo b) del presente apartado, habrá en los botes un sitio por cada persona que se halle a bordo, y además, aparatos flotantes para el 25 por 100 de las personas que se encuentren en el buque.

b) En los buques de pasaje que efectúen viajes internacionales cortos, se instalarán botes de manera que satisfagan las prescripciones insertas en el cuadro que figura en la regla XXXIX; además habrá aparatos flotadores en cantidad suficiente para que el conjunto de los botes y de los aparatos flotantes puedan alojar a la totalidad de las personas que haya a bordo, según se dice en la regla XXXVIII. Por último, habrá aparatos flotantes para el 10 por 100 de las personas que estén a bordo.

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

Artículo 14. CONDICIONES PARA QUE LOS APARATOS DE SALVAMENTO SEAN ADECUADOS Y ESTÉN RAPIDAMENTE DISPONIBLES.-

Con el fin de realizar los principios establecidos en el artícu-

lo 13, para que los elementos de salvamento sean adecuados y se pueda rápidamente disponer de ellos, tales elementos satisfarán las prescripciones de las reglas XXXVII, XXXVIII y XXXIX.

Artículo 15. MODELOS REGLAMENTARIOS DE BOTES. BALSAS DE SALVAMENTO. APARATOS FLOTADORES.- Todas las embarcaciones salvavidas, las balsas de salvamento y los aparatos flotantes, satisfarán a las condiciones fijadas por el presente Convenio, así como por las reglas XXIV a XXIX ambas inclusive.

Artículo 16. CONSTRUCCION DE LOS BOTES.- Todos los botes estarán bien contruidos, y tendrán formas y proporciones que les aseguren una gran estabilidad en la mar y una línea de flotación u obra muerta suficiente, cuando se encuentren cargados con todas las personas que deban llevar, y todo su armamento.

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

Artículo 17. ACCESO DE LOS PASAJEROS A LOS BOTES. Se adoptarán disposiciones convenientes para permitir el acceso de los pasajeros en los botes, desde la cubierta de embarque. Además, habrá una escala adecuada en cada par de pescantes.

Artículo 18. CAPACIDAD DE LOS BOTES Y BALSAS DE SALVAMENTO.- El número de personas que podrá llevar un bote de uno de los modelos reglamentarios, o una balsa aprobada de salvamento, o un aparato flotante, y las condiciones para poder aprobar una balsa de salvamento o un aparato flotante, se determinarán de acuerdo con las reglas XXX a XXXIV, ambas inclusive.

Artículo 19. ARMAMENTO DE LOS BOTES Y BALSAS DE SALVAMENTO.- La regla XXXVI fija el armamento de los botes y balsas de salvamento.

Artículo 20. CHALECOS Y BOYAS SALVAVIDAS.- 1. Todos los buques a los que se aplica el presente Capítulo tendrán,

para cada persona que se encuentre a bordo, un chaleco salvavidas de un modelo aprobado por la Administración, y además, un número conveniente de chalecos especiales para niños, a menos que los chalecos precedentes puedan ajustarse a la talla de los niños.

2. Todos los buques tendrán asimismo boyas salvavidas de un modelo aprobado según se ha dicho antes y cuyo número queda fijado en la regla XL.

3. Ninguna Administración aprobará un chaleco o una boya salvavidas, más que si satisface las prescripciones de la regla XL, aplicables a los chalecos o a las boyas de salvamento según el caso.

4. En el presente artículo la expresión "chalecos salvavidas" se extiende a todo artificio capaz de aplicarse al cuerpo, con la flotabilidad de un chaleco salvavidas reglamentario.

Artículo 21. CIRCULACION DE LAS PERSONAS. ALUMBRADO DE SOCORRO.- 1. Se tomarán disposiciones apropiadas para la entrada y la salida de los distintos compartimientos, cubiertas, etc.

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

res del buque por encima de la cubierta de compartimentado.

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

Artículo 22. PERSONAL PATENTADO Y NO PATENTADO DE LOS BOTES.- 1. En todo buque al que se aplique el presente Capítulo, por cada bote o balsa salvavidas, instalado para cumplir las prescripciones del propio Capítulo, habrá cierta cantidad de personal patentado, determinado por las prescripciones de la regla XLI, referentes al bote o balsa de salvamento de que se trate.

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

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

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

Artículo 23. APARATO PORTAAMARRAS.- Todo buque al que se aplique este Capítulo irá provisto de un aparato portamarras, del modelo aprobado por la Administración.

Artículo 24. MERCANCIAS PELIGROSAS. MEDIDAS CONTRA INCENDIOS.- 1. Queda prohibido embarcar como lastre o como carga materias susceptibles de poner en peligro la vida de los pasajeros o la seguridad del buque, aisladamente o en conjunto, por su naturaleza, su cantidad o su acondicionamiento.

Esta prohibición no se aplica ni al material destinado a las señales de auxilio del mismo buque, ni a los abastecimientos navales o militares para el servicio del Estado en las condiciones en que el transporte de esos abastecimientos esté autorizado por la Administración.

La determinación de las materias que se deben considerar peligrosas, y la indicación de las precauciones obligatorias que habrá que tomar respecto a su embalaje o acondicionamiento, serán objeto de instrucciones oficiales y periódicas por parte de cada Administración.

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

Artículo 25. ZAFARRANCHO DE ALARMA Y EJERCICIOS.- Se asignará un cargo especial en zafarrancho a cada hombre de la tripulación.

El rol o lista de la dotación, para el caso de alarma, reproducirá todas las obligaciones de los cargos especiales, y singularmente indicará el sitio a que cada cual deberá dirigirse y las funciones que allí tendrá que desempeñar.

Antes de hacerse a la mar, se redactará y se pondrá al día la lista, permitiendo a la autoridad competente comprobar su existencia. Se expondrá bien a la vista, en varios sitios del buque, y particularmente en los locales destinados a la dotación.

Las reglas XLIV y XLV prescriben las condiciones en que se procederá a las asambleas y ejercicios de la tripulación.

CAPITULO IV.- RADIOTELEGRAFIA

Artículo 26. APLICACION.- 1. El presente Capítulo se aplica a todos los buques que efectúen viajes internacionales, exceptuando los buques de carga de menos de 1600 to-

neladas de arqueo total.

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

Artículo 27. INSTALACION DE APARATOS RADIOTELE-
 GRAFICOS.- 1. Todos los buques a los que se aplique el presente
 Capítulo, si no están exceptuados en virtud del artículo 28, de-
 berán estar provistos de una instalación radiotelegráfica de a-
 cuerdo con las disposiciones del artículo 31, según se indica
 a continuación:

a) Todos los buques de pasaje, cualesquiera que
 sean sus dimensiones.

b) Todos los buques de carga de 1600 toneladas
 de arqueo total y más.

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

Artículo 28. EXCEPCIONES DE LAS PRESCRIPCIONES
 DEL ARTICULO 27.- 1. La Administración de un país cualquiera,
 si por la derrota seguida y las condiciones del viaje, cree
 que una instalación radiotelegráfica no es ni razonable ni ne-
 cesaria, podrá exceptuar de las prescripciones del artículo 27
 a los buques que le pertenezcan.

I. Buques de pasaje:

a) ciertos buques de pasaje, individualmente o
 por categorías, cuando en el transcurso de su viaje

i) no se alejen más de 20 millas de la costa más
 próxima, o

ii) no efectúen una travesía de más de 200 millas

en alta mar, entre dos puertos consecutivos;

b) ciertos buques de pasaje que naveguen exclusivamente más acá de las zonas cuyos límites están determinado en el anexo del presente artículo.

II. Buques de carga:

Ciertos buques de carga, individualmente o por categorías, que durante su viaje no se alejen más de 150 millas de la costa más próxima.

2. La Administración de cualquier país, por otra parte, podrá exceptuar a los buques que le pertenezcan y estén comprendidos en las categorías siguientes:

I. Las barcazas y los buques de vela existentes.

Por buque de vela existente se entenderá el buque de vela cuya quilla se haya puesto el 1.º de julio de 1931 o antes.

II. Los barcos de construcción primitiva, como faluchos, juncos, etc., si es prácticamente imposible proveerlos de una instalación radiotelegráfica.

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

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

2. La parte del Golfo de Tartaria y del Mar de Okhotsk, que interese los viajes efectuados entre los puertos de Hokkaido y los del Sakhalin japonés.

3. El estrecho de Chosen (Tyosen) limitado al Norte por una línea trazada desde el cabo Natsungu (Kawajiri

Misaki) hasta Fusan, y al Sur, por una línea que va desde Nagasaki a la isla Giffard (a la altura de la punta sudoeste de la isla Quelpart), y de allí, a Tin To (isla Amherst).

4. El Mar Amarillo al norte de los 37o. de latitud Norte.

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

6. La zona comprendida entre los siguientes límites:

El paralelo de los 10o. de latitud Norte, a partir de los 94o. de longitud Este hasta la costa asiática, la costa de Asia hasta Saigón (Cabo Tiwan), las líneas rectas trazadas entre el Cabo Tiwan, los 4o. 30' de latitud Norte, los 110o. de longitud Este, la punta meridional de la isla Palaván, la isla Palmas (Miangas), el Ecuador entre los 140 grados y los 148 grados de longitud Este, los 10o. de latitud Sur, los 148o. de longitud Este, el Cabo York, la costa norte de Australia desde el Cabo York hasta Puerto Darwin (Cabo Charles), las líneas rectas trazadas entre el Cabo Charles, Ashmore Reef (East Island), los 10o. de latitud Sur, los 109o. de longitud Este, Christmas Island, los 2o. de latitud Norte, los 94o. de longitud Este, los 10o. de latitud Norte, los 94o. de longitud Este fuera de la jurisdicción territorial de Australia y de los Estados Unidos de América.

7. El Mar Caribe, fuera de la jurisdicción territorial de los Estados Unidos de América, en lo referente a los viajes efectuados por los barcos de vela solamente.

8. La zona del Océano Pacífico Sur, limitada por

el Ecuador, el meridiano de los 130o. Oeste, el paralelo de los 34o. Sur y la costa de Australia, fuera de su jurisdicción territorial de Australia.

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

10. La parte del Océano Indico que comprende los viajes efectuados entre los puertos de Madagascar, Reunión e Islas Mauricio.

11. La parte del Atlántico Norte y el Mediterráneo que comprende los viajes efectuados entre Casablanca (Marruecos) y Orán (Argelia) más los puertos intermedios.

Artículo 29. SERVICIOS DE ESCUCHA.- 1. Buques de pasaje:

Todo buque de pasaje dotado obligatoriamente de una instalación radiotelegráfica, en virtud del artículo 27, tendrá a bordo un operador autorizado para los fines de la seguridad, y si no está provisto de autoclarina asegurará cuando esté en la mar un servicio de escucha por un operador autorizado o un radio-escucha patentado, en las condiciones siguientes:

a) A bordo de todos los buques de pasaje, de arqueo total inferior a 3000 toneladas, el servicio de escucha se determinará por la Administración correspondiente.

b) A bordo de todos los buques de pasaje, de arqueo total igual o superior a 3000 toneladas, el servicio de escucha será permanente.

La Administración de cualquier país está autorizada para exceptuar de la obligación del servicio de escucha permanente a todos los buques de pasaje que le pertenezcan cuyo ar-

queo total se halle comprendido entre 3000 y 5500 toneladas, ambas cifras inclusives, durante un período no superior a un año desde la fecha en que entre en vigor el presente Convenio, a reserva de que, durante este período de excepción, mantendrán la guardia de escucha ocho horas diarias por lo menos.

2. Buques de carga:

Todo buque de carga, dotado obligatoriamente de una instalación radiotelegráfica, en virtud del artículo 27, tendrá a bordo un operador autorizado para los fines de la seguridad, y si no está provisto de autoalarma, asegurará cuando esté en la mar un servicio de escucha por un operador autorizado o un radio-escucha patentado, en las condiciones siguientes:

a) A bordo de los buques de carga de arqueo total inferior a 3000 toneladas, el servicio de escucha se determinará por la Administración correspondiente.

b) A bordo de los buques de carga de arqueo total de 3000 a 5500 toneladas, inclusives, el servicio de escucha será de ocho horas diarias por lo menos.

c) Para los buques de carga de un arqueo total de más de 5500 toneladas, el servicio de escucha será permanente.

La Administración de cualquier país está autorizada para exceptuar a los barcos que le pertenezcan, comprendidos en el párrafo c), de la obligación de servicio permanente de escucha durante un período que no exceda a un año, desde la fecha de entrada en vigor del presente convenio, a reserva de que, durante este período de excepción, mantendrán la guardia de escucha por lo menos ocho horas diarias.

La Administración de un país cualquiera está igualmente autorizada para exceptuar de la obligación del servicio de escucha permanente a los buques que le pertenezcan, cuyo arqueo

total sea superior a 5500 toneladas, e igual o inferior a 8000 toneladas, durante otro período de un año, a reserva de que, durante este nuevo período de excepción mantendrán la guardia de escucha por lo menos dieciséis horas diarias.

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

A bordo de los buques cuyas horas de escucha determina la Administración interesada, se hará con preferencia esta escucha a las horas prescritas para el servicio radiotelegráfico por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

A bordo de los buques obligados a efectar una escucha de ocho o de dieciséis horas por día, se llevará a cabo durante las horas prescritas para el servicio radiotelegráfico por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

4. Se entiende por autoalarma un aparato receptor automático de alarma que cumpla las condiciones prescritas por el artículo 19, apartado 21, del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

5. Por operador acreditado, se entiende toda persona que posea un certificado que cumpla las disposiciones del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

6.- Por radioescucha patentado, se entiende toda persona que posea una patente de radioescucha, suministrada por la Administración.

Artículo 30. RADIOESCUCHAS.- 1. Ningún Gobierno contratante expedirá patente de radioescucha sin haber comprobado previamente que el candidato es apto:

a) para recibir y entender las señales de alarma, de socorro, de seguridad y de urgencia, cuando estas señales se transmitan en medio de series de otras señales;

b) para garantizar la recepción auditiva correcta de grupos del Código (mezcla de letras, de cifras y de signos

de puntuación) a la velocidad de 16 grupos por minuto. Cada grupo del Código comprenderá cinco caracteres, contendo por dos caracteres cada cifra o signo de puntuación;

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

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

Artículo 31. CONDICIONES TECNICAS REQUERIDAS.- Las instalaciones radiotelegráficas prescritas por el artículo 27 y los aparatos radiogoniométricos que son obligatorios por el artículo 47, satisfarán las siguientes condiciones:

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

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

3. La caseta de radiotelegrafía irá provista de un reloj que marque segundos, funcionando convenientemente.

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

5. La instalación comprenderá una instalación principal y otra de socorro (reserva). Sin embargo, si la instalación principal cumple todos los requisitos de una instalación de socorro (reserva), esta última no será obligatoria.

6. Las instalaciones principales y de socorro (reserva) podrán transmitir y recibir con las frecuencias (longitudes de ondas) y los tipos de ondas prescritos para el tráfico de

socorro y la seguridad de la navegación por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente, para los buques obligados a tener instalación radiotelegráfica en virtud del presente Convenio.

7. El transmisor principal y el de socorro (reserva) tendrán una frecuencia armónica de 100 por lo menos.

8. El transmisor principal tendrá un alcance normal de 100 millas marinas, es decir, que será capaz de transmitir las señales claramente perceptibles de buque a buque, a una distancia de 100 millas marinas por lo menos, de día, en condiciones y circunstancias normales, suponiendo al receptor provisto de un detector de cristal sin amplificador (1).

(1) Hasta que se disponga de un método más exacto o más práctico para determinar el alcance de los transmisores, se recomienda tomar como guía las relaciones siguientes entre el alcance en millas marinas (de buque a buque en condiciones normales y de día) y la potencia del transmisor del buque en metros-amperios para 500 kilociclos por segundo (600 metros):

100 millas marinas	60 M.A.
80 " "	45 M.A.
50 " "	25 M.A.

M. es la altura real de la antena en metros, en su punto más elevado, por encima de la línea de carga, y A. la corriente en amperios, medida en la base de la antena, en el caso de transmisores B ó A2 modulados.

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

10. Todos los elementos de la instalación de socorro (reserva) se colocarán en la parte superior del buque, para que esté en las mejores condiciones de seguridad y tan elevados como sea posible por encima de la línea de máxima carga. La instalación de socorro (reserva) dispondrá de un manantial de energía independiente del utilizado para la propulsión del bu-

que y para la red principal de electricidad; se podrá poner rápidamente en funciones y utilizarse durante seis horas seguidas por lo menos.

El alcance normal de la instalación de socorro (reserva), según se ha definido en el apartado 8 anterior, será cuando menos de 80 millas marinas para los buques obligados a mantener un servicio de recepción permanente y de 50 millas marinas por lo menos para todos los demás buques.

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

12. El receptor estará dispuesto de manera que asegure la recepción con detector de cristal.

13. A bordo de los buques en que la escucha esté garantizada por un receptor automático de alarma, se instalarán avisadores sonoros en la caseta radiotelegráfica, en la cabina del radiotelegrafista y en el puente. Estos aparatos funcionarán continuamente, desde que el receptor entre en funciones por la señal de alarma o de socorro, hasta que cese. Para interrumpir el servicio de los avisadores no habrá más que un solo interruptor, colocado en la caseta de radiotelegrafía.

14. A bordo de los buques citados en el párrafo anterior, el radiotelegrafista al dejar el servicio de escucha conectará nuevamente al circuito de antena el receptor automático de alarma y comprobará su eficiencia. A continuación dará cuenta del buen estado de su funcionamiento, al capitán o al oficial de guardia que se halle en el puente.

15. Cuando el buque esté en el mar, el manantial de energía para la estación de socorro se mantendrá en perfecto estado de eficacia y el receptor automático de alarma se compro-

bará por lo menos una vez en cada veinticuatro horas. Cada día se mencionará en el cuaderno de bitácora que ambas disposiciones han sido cumplidas.

16. A bordo de todo buque obligado a llevar estación transmisora radioeléctrica, debe existir un libro diario radioeléctrico. En ese documento, que estará en la caseta radiotelegráfica, se inscribirán los nombres de los radiotelegrafistas y de los radioescuchas, así como todos los incidentes y particularidades referentes al servicio radioeléctrico, que puedan ofrecer cualquier interés para la seguridad de la vida humana en la mar; especialmente todos los mensajes y todas las señales de socorro, deben reproducirse íntegramente en él.

17. El aparato radiogoniométrico, obligatorio por el artículo 47, será de funcionamiento eficaz susceptible de recibir señales claramente perceptibles y obtener indicaciones de las que sea posible determinar la orientación y deducir la situación verdadera. Podrá recibir señales a las frecuencias prescritas para los casos de socorro, para los radiogoniómetros y para los radiofaros, por el Convenio Radiotelegráfico Internacional vigente.

Entre el aparato y el puente habrá un medio de comunicación eficaz.

Artículo 32. COMPETENCIA.- Las cuestiones reglamentarias por el Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1927, y por los Reglamentos anexos, quedan y continuarán sometidas a las disposiciones:

1) de este Convenio, de los Reglamentos anexos y otros Convenios y Reglamentos que pudieran substituirlos en lo futuro;

2) del presente Convenio, en lo que concierne a los

puntos en que completa a los documentos antes citados.

CAPITULO V.- SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Artículo 33. APLICACION.- Las prescripciones del presente Capítulo referentes a los buques, se aplican, si no se especifica expresamente otra cosa, a todos los buques, para todos los viajes.

Artículo 34. AVISO DE PELIGRO.- El capitán de cualquier buque, que se encuentre en presencia de hielos, o de restos abandonados peligrosos, de un temporal tropical peligroso, o de cualquier otro peligro inmediato para la navegación, está obligado a informar sobre ello por todos los medios de comunicación de que disponga, a los buques próximos, así como a las autoridades competentes en el primer punto de la costa con el que pueda comunicar. Es conveniente que esta información se transmita de la manera expuesta en la regla XLVI.

Cada Administración tomará cuantas medidas crea necesarias para comprobar, que la información de los peligros definidos en el párrafo anterior, se ponga rápidamente en conocimiento de aquellos a quienes afecta y se transmita a las demás Administraciones interesadas.

La transmisión de mensajes referentes a los peligros de que se trata, es gratuita para los buques interesados.

Artículo 35. SERVICIO METEOROLOGICO.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a promover la centralización de informes de orden meteorológico por los buques en la mar, a hacerlos examinar, propegar y comunicar entre ellos, del modo más eficaz, con objeto de auxiliar a la navegación.

En particular, los Gobiernos contratantes se comprometen a colaborar en la mayor medida posible, en la aplicación de las disposiciones meteorológicas siguientes:

a) Prevenir a los buques contra ciclones, tempestades tropicales o de otra clase, tanto por la transmisión de mensajes radieléctricos, como por el uso de señales adecuadas en puntos de la costa.

b) Transmitir diariamente sin hilos boletines del estado del tiempo, que puedan interesar a la navegación, dando indicaciones sobre las condiciones actuales del tiempo y de las previsiones.

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

d) Excitar a todos los capitanes de buques para prevenir a los barcos que se hallen en sus cercanías, cuando encuentren una intensidad de viento de 10 o más en la escala de Beaufort (intensidad 8 o más en la escala decimal).

Los informes previstos en los párrafos a) y b) del presente artículo, se transmitirán en la forma indicada en los artículos 31 (párrafos 1, 3 y 5) y 19 (párrafo 25) del Reglamento general anexo al Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1947, y durante la transmisión de informes meteorológicos, avisos y previsiones "a todos", todas las estaciones de a bordo se atenderán a las disposiciones del artículo 31 (párrafo 2) de este Reglamento.

Las observaciones acerca del tiempo, dirigidas por los buques a los servicios meteorológicos nacionales, gozarán del beneficio de prioridad de transmisión especificado en el artículo 3, Reglamentos adicionales, Convenio Radiotelegráfi-

co Internacional de Washington de 1927.

Las previsiones, avisos, memorias sinópticas y otros informes meteorológicos para uso de los buques se transmitirán y propagarán por el servicio nacional que esté en la situación más favorable para servir las distintas zonas y regiones, según los acuerdos mutuos que haya entre los países interesados.

Todos los esfuerzos tenderán a conseguir un procedimiento internacional uniforme, en lo que concierne a los servicios meteorológicos internacionales especificados en el presente artículo y a conformarse, dentro de lo posible, con las recomendaciones del Instituto meteorológico internacional, al que podrán referirse los Gobiernos contratantes para el estudio y el informe de todos los asuntos de índole meteorológica que pudieran presentarse en la aplicación del presente Convenio.

Artículo 36. PATRULLAS DE HIELOS. RESTOS ABANDONADOS.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a mantener un servicio de patrullas de hielos, y un servicio de estudio y observación del régimen de hielos en el Atlántico del Norte. Además se obligan a tomar todas las medidas posibles para asegurar la destrucción o la eliminación de los restos abandonados en la parte Norte del Océano Atlántico, al Este de una línea trazada desde el Cabo Sable hasta un punto situado en los 34o. de latitud Norte y los 70o. de longitud Oeste, si se reconoce la utilidad de la destrucción o de la eliminación.

Los Gobiernos contratantes se comprometen a proporcionar tres buques, como máximo, para estos tres servicios. Durante toda la estación de los hielos, esos buques estarán afectos a la vigilancia de los límites Sur-Este-Sur y Sudoeste de las regiones de las montañas de hielo en las proximidades del

gran banco de Terranova, para informar acerca de la extensión de la zona peligrosa a los buques trasatlánticos y a otros que pasen; para estudiar y observar el régimen de los hielos; para destruir y eliminar los restos abandonados y para prestar asistencia a los buques y tripulaciones que la necesiten en la esfera de acción de los buques de patrulla.

Durante el resto del año, el estudio y observación del régimen de los hielos continuará según las necesidades, y siempre habrá un buque disponible para buscar, destruir o eliminar los restos abandonados (derelictos).

Artículo 37. PATRULLAS DE HIELOS. EJECUCION DE LOS SERVICIOS Y GASTOS.- Se invita al Gobierno de los Estados Unidos a continuar desempeñando estos tres servicios: Patrullas de hielos, estudio y observación del régimen de hielos, destrucción y eliminación de restos abandonados. Los Gobiernos contratantes que están especialmente interesados en estos servicios, y cuyos nombres se exponen a continuación, se comprometen a contribuir a los gastos de entretenimiento y ejecución de estos servicios en las siguientes proporciones:

	Tanto por ciento
Alemania	10
Bélgica	2
Canadá	3
Dinamarca	2
España	1
Estados Unidos de América	18
Francia	6
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	40
Italia	6
Japón	1
Noruega	3

Países Bajos	5
Suecia	2
Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas	1

Cada Gobierno contratante está facultado para cesar de contribuir a los gastos de entretenimiento y ejecución de estos servicios después del 1.º de septiembre de 1932. Sin embargo, el Gobierno contratante que use de esta facultad, quedará sujeto a los gastos precedentes hasta el 1.º de septiembre que siga a la fecha en que notifique su intención de interrumpir su contribución. Para usar de dicha facultad, deberá dar cuenta de su intención a los demás Gobiernos contratantes seis meses, cuando menos, antes del indicado 1.º de septiembre, de manera que, para quedar libre de esas obligaciones el 1.º de septiembre de 1932, deberá dar a conocer su intención lo más tarde el 1.º de marzo de 1932, y lo mismo cada año siguiente.

En el caso de que en un momento cualquiera, el Gobierno de los Estados Unidos no tuviera ya deseos de efectuar estos servicios, o si uno de los Gobiernos contratantes manifestase deseos de no continuar soportando la carga de la contribución pecuniaria precedentemente definida, o de que se modifique su porcentaje, los Gobiernos contratantes arreglarán la cuestión de la mejor manera posible para sus intereses recíprocos.

Los Gobiernos contratante que contribuyan a los gastos de los tres servicios precitados, tienen derecho a introducir en el presente artículo, y en el artículo 36, de común acuerdo y en todo tiempo, las modificaciones que se estimen convenientes.

Artículo 38. VELOCIDAD EN LAS CERCANIAS DE LOS HIELOS.— Cuando se avise la existencia de hielos en la derrota, o cerca de la derrota que se sigue, el capitán de cualquier bu-

que está obligado a moderar la velocidad durante la noche, o a modificar su derrota para separarse bien de la zona peligrosa.

Artículo 39. DERROTAS EN EL ATLANTICO DEL NORTE.-

La práctica consistente en seguir derrotas definidas para la travesía del Atlántico del Norte, en uno u otro sentido, ha contribuido a la seguridad de la vida humana en el mar, pero los resultados de utilizar esas derrotas deberían ser objeto de investigaciones y estudios más minuciosos, que permitiesen aportar a la práctica actual las modificaciones cuya necesidad enseñará la experiencia.

La elección de las derrotas y la iniciativa de las correspondientes medidas que se deben tomar, se dejan a cargo de las Compañías navieras interesadas. Los Gobiernos contratantes prestarán su concurso a esas Compañías, cuando sean solicitadas, poniendo a su disposición todos los informes acerca de las derrotas, que puedan estar en poder de los Gobiernos.

Los Gobiernos contratantes se obligan a imponer a las Compañías la obligación de publicar las derrotas regulares que se proponen hacer seguir a sus buques, así como todas las modificaciones que en ellas puedan introducirse. Ejercerán igualmente su influencia para incitar a los armadores de todos los buques que crucen el Atlántico, a seguir las derrotas definidas, siempre que las circunstancias lo permitan, y para incitar a los armadores de todos los barcos que atraviesen el Atlántico, viniendo de los puertos de los Estados Unidos o yendo a ellos y pasando cerca del gran banco de Terranova, a evitar dentro de lo posible, durante la época de la pesca, los bancos pesqueros de Terranova, al norte de los 43o. de latitud Norte y a pasar fuera de las regiones donde existan, o se suponga que existen hielos peligrosos.

La Administración que dirija el servicio de vigilancia de los hielos, queda invitada a denunciar a la Administra-

ción interesada, todo buque cuya presencia se compruebe fuera de una derrota regular, reconocida y anunciada, o que atraviese los bancos de pesca precitados durante la época de la pesca, o que, yendo a un puerto de los Estados Unidos o viniendo de él, atraviere regiones donde existan, o se suponga que existen hielos peligrosos.

Artículo 40. REGLAMENTO DE ABORDAJES.- Los Gobiernos contratantes convienen en que las modificaciones del Reglamento Internacional para evitar los abordajes en la mar, que figuran en el Anexo II, son convenientes y deberían introducirse. Se ruega al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte que transmita los detalles completos de estas modificaciones, a los demás Gobiernos que han aceptado el Reglamento Internacional para evitar abordajes en la mar, que verifique si las admiten, que informe de los resultados a los Gobiernos representados en la Conferencia, y, por último, que procure poner en vigor el Reglamento modificado el 10. de julio de 1931.

Artículo 41. ORDENES DEL TIMON.- Los Gobiernos contratantes acuerdan que el 30 de junio de 1931, a partir de media noche, las órdenes del timón, es decir, las órdenes que se den al timonel, se darán en todos los buques en forma de órdenes directas, es decir, que marchando el buque avante, la palabra "estribor" o "derecha", o cualquier otra equivalente a "estribor" o a "derecha", no se pronunciará a bordo de los buques (tal como actualmente se construyen o disponen) más que cuando se tenga intención de llevar a la derecha, a la vez la rueda, la pala del timón y la proa del buque.

Artículo 42. USO INJUSTIFICADO DE LAS SEÑALES DE SOCORRO.- El empleo de una señal internacional de socorro, salvo cuando se trate de anunciar que un buque está en peligro, así como el uso de una señal que pueda confundirse con una se-

nal internacional de socorro, quedan prohibidos en todos los buques.

Artículo 43. SEÑALES DE ALARMA, DE SOCORRO Y DE URGENCIA.- Solamente se emplearán las señales de alarma y de socorro por los buques que, en grave e inminente peligro, necesiten el inmediato auxilio. En cualquier otro caso en que se necesite asistencia, o en que un buque desee anunciar que le será preciso dar ulteriormente la señal de alarma o de socorro, se hará uso de la señal urgente (XXX) prevista por el Convenio Radiotelegráfico Internacional de Washington de 1927.

Si un buque ha dado la señal de alarma o de socorro, y si entiende ulteriormente que la asistencia no es ya necesaria, deberá inmediatamente hacerlo saber a todas las estaciones interesadas, de acuerdo con el Convenio Radiotelegráfico vigente.

Artículo 44. VELOCIDAD DE TRANSMISION DE LOS MENSAJES DE SOCORRO.- La velocidad de transmisión de los mensajes, en los casos de peligro, urgencia o seguridad, no pasará de 16 palabras por minuto.

Artículo 45. MENSAJES DE SOCORRO. PROCEDIMIENTO.-

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

2. El capitán de un buque en peligro, después de haber consultado, dentro de lo posible, a los capitanes de los buques que han contestado a su petición de socorro, tendrá derecho de requerimiento sobre el buque o los buques que considere

los más capaces de prestar auxilio, y el capitán o capitanes de esos buques quedan obligados a someterse al requerimiento, sin dejar de encaminarse a toda marcha al socorro de las personas en peligro.

3. Un capitán queda libre de la obligación impuesta por el párrafo 1 del presente artículo, en cuanto el capitán del buque requerido o los capitanes de los buques, si el requerimiento se extiende a varios, le informen que se someten a ella.

4. Un capitán queda libre de la obligación impuesta por el párrafo 1 del presente artículo, y, si su buque ha sido objeto de requerimiento, de la indicada en el párrafo 2 del propio artículo, si un buque en peligro le comunica que ya no se necesita auxilio.

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

6. Las prescripciones del presente artículo no derogan las disposiciones del Convenio Internacional, para la unificación de ciertas reglas referentes a asistencia y salvamento en el mar, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, particularmente en lo que concierne a la obligación de prestar auxilio impuesta por el artículo 11 de dicho Convenio.

Artículo 46.- FAROL DE SEÑALES.- Todos los buques de un arqueo total superior a 150 toneladas, que efectúen viajes internacionales, llevarán a bordo un farol de señales que sea eficaz.

Artículo 47. RADIOGONIOMETRO.- Todo buque de pasaje de 5000 toneladas de arqueo total y más, debe durante los dos años siguientes a la fecha de ponerse en vigor el presente Convenio, proveerse de un radiogoniómetro (radio-aguja) de un modelo aprobado según las disposiciones del artículo 31 del presente Convenio.

Artículo 48. TRIPULACION.- Los Gobiernos contratantes se obligan, en lo que concierne a sus buques nacionales, a conservar, o si fuera necesario, a adoptar todas las medidas que tengan por objeto verificar que, desde el punto de vista de la seguridad en la mar, todos los buques lleven a bordo una tripulación suficiente en número y calidad.

CAPITULO VI.- CERTIFICADOS

Artículo 49.- EXPEDICION DE CERTIFICADOS.- Se expedirá un certificado llamado Certificado de seguridad, después de la inspección y visita, a todo buque de pasaje que satisfaga de un modo efectivo a las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente Convenio.

Se expedirá un certificado, llamado Certificado de seguridad radiotelegráfica, después de la inspección, a todo buque que no sea de pasaje, y que satisfaga de una manera efectiva a las prescripciones del capítulo IV del presente Convenio.

Se expedirá un certificado, llamado Certificado de excepción, a todo buque exceptuado por un Gobierno contratante, de la aplicación de las prescripciones de los capítulos II, III y IV del presente Convenio, de conformidad con ellas.

La inspección y visita de los buques, por lo que concierne al cumplimiento de las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos anexos, a los que estén sometidos, y al otorgamiento de excepciones que se les puedan conceder, se

llevarán a cabo por agente del país en que el buque esté inscrito. No obstante, el Gobierno de cada país podrá confiar la inspección y la visita de los buques del mismo país, sea a peritos nombrados al efecto, sea a organismos reconocidos por él. En todo caso, el Gobierno interesado garantiza completamente la integridad y la eficacia de la inspección y de la visita.

El Certificado de seguridad, el de seguridad radiotelegráfica y el de excepción, se expedirán por el Gobierno del país donde el buque esté inscrito, o por cualquier otra persona u organismo debidamente autorizado por ese Gobierno. En todos los casos este último asumirá la plena responsabilidad del certificado.

Artículo 50. EXPEDICION DE UN CERTIFICADO POR OTRO GOBIERNO.- Todo Gobierno contratante, a instancia del Gobierno de un país en el que esté inscrito un buque comprendido dentro del presente Convenio, podrá hacer inspeccionar al buque, y si comprueba que las exigencias del presente Convenio están satisfechas, expedir, bajo su propia responsabilidad, un Certificado de seguridad o un Certificado de seguridad radiotelegráfica. En todo certificado, expedido en estas condiciones, constará que se ha expedido a instancia del Gobierno en cuyo país esté inscrito el buque. Tal certificado tendrá igual valor que el expedido según el artículo 49 del presente Convenio y tendrá que aceptarse del mismo modo.

Artículo 51.- FORMA DE LOS CERTIFICADOS.- Todos los certificados se redactarán en el idioma o en los idiomas oficiales del país en que se expidan.

La forma de los certificados estará de acuerdo con los modelos de la regla XLVII. La parte impresa de esos modelos reglamentarios se reproducirá exactamente y las indicaciones manuscritas de los certificados expedidos, o de las copias certificadas conformes, se escribirán en caracteres romanos y en cifras árabes.

Los Gobiernos contratantes se obligan a cambiar recíprocamente un número suficiente de ejemplares de sus certificados para conocimiento de sus funcionarios. El cambio, dentro de lo posible, se hará antes del 1.º de enero de 1932.

Artículo 52. DURACION DE LA VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS.- Los certificados no se expedirán para una duración superior a doce meses.

Si, en la fecha de caducar su certificado, un buque no se encuentra en un puerto del país donde esté inscrito, la validez del certificado podrá prorrogarse por un funcionario debidamente autorizado del país a que el buque pertenece. Tal prórroga no se concederá, sin embargo, más que para permitir al buque acabar su viaje de retorno con destino a su propio país, y solamente cuando esa medida parezca oportuna y razonable.

Ningún certificado se prorrogará por un período de más de cinco meses y el buque al que se conceda esa prórroga no tendrá derecho, en virtud de ella, a salir de nuevo de su país, después de haber regresado a él, sin renovar su certificado.

Artículo 53. ADMISION DE CERTIFICADOS.- Los certificados expedidos en nombre de un Gobierno contratante tendrán que admitirse por los demás Gobiernos contratantes, para los fines del presente Convenio. Los demás Gobiernos contratantes los considerarán como del mismo valor que los certificados que ellos mismos expidan a sus propios buques.

Artículo 54. COMPROBACION.- Todo buque que posea un certificado expedido en virtud del artículo 49 o del artículo 50, está sujeto, en los puertos de los demás Estados contratantes, a la comprobación por funcionarios debidamente autorizados por los Gobiernos respectivos, dentro de los límites que permitan verificar que existe a bordo un certificado vigente, y

si es preciso asegurarse de que el buque puede navegar según las indicaciones esenciales del certificado, es decir, que se encuentra en situación de hacerse a la mar sin peligro para el pasaje y la tripulación.

Si tal comprobación diera lugar a una intervención cualquiera, el funcionario verificador informará inmediatamente al cónsul del país en que el buque esté inscrito, de todas las circunstancias que han hecho considerar necesaria la intervención.

Artículo 55.- BENEFICIOS DEL CONVENIO.- No se podrán reclamar beneficios del presente Convenio, en provecho de un buque que no posea un certificado regular, no caducado.

Artículo 56. SUPLEMENTO DE CERTIFICADO.- Si durante un viaje especial, el número de personas presentes a bordo (tripulación y pasajeros) fuese inferior al número máximo que el buque está autorizado a transportar, y si, en consecuencia, de acuerdo con las prescripciones del presente Convenio, puede el buque llevar a bordo un número de embarcaciones u otros aparatos de salvamento, inferior al inscrito en el certificado, los funcionarios o las otras personas autorizadas y mencionadas en los precedentes artículos 49 y 52 podrán expedir un suplemento.

Este suplemento mencionará, que en las circunstancias de que se trate, no se ha derogado ninguna de las disposiciones del presente Convenio. Irá anexo al certificado y substituyéndolo, pero solamente en lo que respecta a los aparatos de salvamento. No será válido más que para el viaje especial, a consecuencia del cual se ha expedido.

CAPITULO VII.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 57. EQUIVALENCIA. Cuando se haya dispuesto en el presente Convenio, que se debe acondicionar o tener a bordo una instalación, un artificio o un aparato especial cual-

quiera, o cierto tipo de instalación, de arteificio, o de aparato, y también cuando se prevea la adopción de una disposición especial, cualquier Administración podrá aceptar, como substitución, otra instalación, arteificio o aparato, o cierto tipo de instalación de arteificio o de aparato, o cualquier otra disposición, siempre que la Administración de que se trate haya comprobado, mediante ensayos adecuados, que la instalación, el arteificio, el aparato o el tipo de instalación, de arteificio o de aparato, o la disposición substitutiva, tiene una eficacia igual por lo menos a la especificada en el presente Convenio.

Cualquier Administración que acepte en estas condiciones una instalación, un arteificio o un aparato nuevo, o un tipo nuevo de instalación, de arteificio o de aparato, o una nueva disposición, debe participarlo a las demás Administraciones y comunicarles, a petición, la descripción detallada así como un informe de los ensayos efectuados.

Artículo 58. LEYES, REGLAMENTOS. INFORMES.- Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicarse recíprocamente:

1) el texto de las leyes, decretos y reglamentos, que se hayan promulgado acerca de las diferentes materias de que trata el presente Convenio;

2) todos los informes oficiales o extractos oficiales de informes de que puedan disponer, en la extensión en que esos documentos muestren los resultados de las disposiciones del presente Convenio, y siempre que los informes o extractos de informes no tengan carácter reservado.

Se invita al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, a servir de intermediario para coleccionar todos estos informes y ponerlos en conocimiento de los demás Gobiernos.

Artículo 59. MEDIDAS ADOPTADAS DESPUES DE UN ACUERDO.- En el caso en que el presente Convenio prevea la posibilidad de adoptar una medida después de un acuerdo entre todos los Gobiernos contratantes, o solamente algunos de ellos, el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte queda invitado a ponerse en relación con los demás Gobiernos contratantes, con objeto de averiguar si aceptan las proposiciones que pudieran hacerse por algunos de los Gobiernos contratantes, para realizar semejantes medidas, y además a informar a los otros Gobiernos contratantes del resultado de la consulta así efectuada.

Artículo 60. TRATADOS Y CONVENIOS ANTERIORES.-

1. El presente Convenio reemplaza y anula el Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, firmado en Londres el 20 de enero de 1914.

2. Los demás tratados, convenios o acuerdos relativos a la seguridad de la vida en el mar, o a las cuestiones a ella referentes, que en la actualidad estén en vigor entre los Gobiernos que toman parte en el presente Convenio, tendrán pleno y completo efecto en la duración que se les asigne y por lo que respecta:

a) A los buques a los que no se aplique el presente Convenio.

b) A los buques a los que se aplique el presente Convenio, por lo que se refiere a los puntos que no sean objeto de prescripciones expresamente consignadas en el presente Convenio.

Sin embargo, en el caso de que tales tratados, convenios o acuerdos, estuvieran en oposición con las obligaciones del presente convenio, las disposiciones de este último prevalecerán.

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

Artículo 61. MODIFICACIONES. CONFERENCIAS FUTURAS.-

1. Las modificaciones al presente Convenio que pudieran considerarse como mejoras útiles o necesarias, pueden proponerse en todo tiempo por un Gobierno contratante al del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Este comunicará las propuestas a los demás Gobiernos contratantes, y si una modificación cualquiera es aceptada por todos los Gobiernos contratantes (incluyendo los Gobiernos que hayan depositado ratificaciones o adhesiones que no se hayan hecho todavía efectivas) se modificará el presente Convenio en consecuencia.

2. En fechas y lugares que podrán convenir los Gobiernos contratantes, se celebrarán conferencias que tengan por objeto la revisión del presente Convenio.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte convocará a una Conferencia de esa naturaleza, cada vez que la tercera parte de los Gobiernos contratantes expresen su deseo, después de cinco años de vigencia del presente Convenio.

CAPITULO VIII.- DISPOSICIONES FINALES

Artículo 62. APLICACION A LAS COLONIAS, ETC.- 1.

Un Gobierno contratante podrá en el acto de la firma, de la ratificación o de la adhesión, o posteriormente, notificar mediante una declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus colonias, territorios de ultramar, protectorados, o países que estén bajo su soberanía o mandato, o en algunos de ellos. El presente Convenio deberá aplicarse a todos los territorios indicados en esa declaración, dos me-

ses después de la fecha en que se reciba, pero a falta de tal declaración, el presente Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios.

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

3. El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, deberá poner en conocimiento de los demás Gobiernos contratantes, la aplicación del presente Convenio en toda colonia, territorio de ultramar, protectorado o territorio bajo su soberanía o mandato, de acuerdo con las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, y el cese de tal aplicación, conforme a las disposiciones del párrafo 2, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio comenzará o cesará de aplicarse.

Artículo 63. TEXTOS AUTÉNTICOS. RATIFICACION.-

El presente Convenio, cuyos textos en francés y en inglés son ambos auténticos, lleva la fecha de hoy.

El presente Convenio tendrá que ratificarse.

Las actas de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Ir-

landa del Norte, que notificará a los demás Gobiernos signatarios o adheridos, todas las ratificaciones depositadas, así como la fecha de su depósito.

Artículo 64. ADHESION.- Un Gobierno (distinto del Gobierno de un territorio al que se aplique el artículo 62), en nombre del cual no se haya firmado el presente Convenio, podrá adherirse a éste en todo tiempo después de entrar en vigor el expresado Convenio. Las adhesiones podrán hacerse mediante notas escritas dirigidas al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte y surtirán efecto tres meses después de la fecha de su recepción.

El Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte dará cuenta a todos los Gobiernos signatarios o adheridos, de todas las adhesiones recibidas y de la fecha de su recibo.

Un Gobierno que se proponga adherirse al presente Convenio, pero que desee agregar una zona a las especificadas en el anexo del artículo 23 deberá, antes de notificar su adhesión, manifestar ese deseo al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, con el fin de que éste lo comunique a todos los Gobiernos contratantes. Si todos los Gobiernos contratantes acusan conformidad con la demanda, dicha zona se añadirá a las mencionadas en el precitado anexo, cuando el Gobierno de que se trata notifique su adhesión.

Artículo 65. FECHA DE ENTRADA EN VIGOR.- El presente Convenio entrará en vigor el 1.º de julio de 1931, entre los Gobiernos que en esa fecha hayan depositado su ratificación, siempre que, por lo menos, cinco ratificaciones estén depositadas en el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte. En el caso de que en esa fecha no se hubieran depositado cinco ratificaciones, el presente Convenio entrará en

vigor tres meses después de la fecha del depósito de la quinta ratificación. Las ratificaciones depositadas posteriormente a la fecha en que empiece la vigencia del presente Convenio, surtirán efecto tres meses después de la fecha de su depósito.

Artículo 66. DENUNCIA. El presente Convenio podrá denunciarse en nombre de uno cualquiera de los Gobiernos contratantes, en todo momento después de expirar un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que el Convenio haya empezado a regir para el Gobierno de que se trate. La denuncia se efectuará por notificación escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos contratantes de todas las denuncias recibidas y de la fecha de su recepción.

Una denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que la reciba el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios han firmado a continuación.

Hecho en Londres hoy, trigésimo primer día del mes de mayo de 1929, en un solo ejemplar que se depositará en los archivos del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, el cual remitirá copias certificadas, conformes, a todos los Gobiernos signatarios.

STANER
GUSTAV KORNIGS
ARTHUR BERNER
OTTO RIESS
HERMANN GIESS
HUGO DOMINIK
WALTER LAAS

HENRY JAMES PEAKES
THOMAS FREE

A. de GERLANCHE de GOMERY
G. de WINNE

A. JOHNSTON
LUCIEN PACAUD

EMIL KROGH
V. LORCK

JAVIER de SALAS

JOHN SHELAN DULANTY
E. C. FOSTER

WALLACE H. WHITE
ARTHUR J. TURNER
CHARLES M. BARNES
GEO H. ROCK
CLAREGEN S. KEMFF
DICKERSON N. HOOVER
W.D. TERRELL
JOHN O. TAWRESEY
HERBERT B. WALKER
CHARLES A. McALLISTER

GUSTAF WREDE
V. BERGMAN
KARL KURTEN

RIO
A. HAARBLEICHER
JEAN MARIE
F. THOUROUDE

H.W. RICHMOND
WESTCOTT ABELL
A. L. AYRE
F.W. BATE
C.H. BOYD
WILLIAM C. CURRIE
A.J. DANIEL
NORMAN HILL
C. HIPWOOD
A. MORRELL

G.L. CORBETT
E.V. WHISH
MANSUKHLAL, ATMARAM MASTER

GIULIO INGIANNI
ALBERTO ALESSIO
DELFINO ROGERI DI VILLANOVA
TORQUATO C. GIANNINI
FRANCESCO MARINA
ERNESTO FERRETTI
G. GNEME
LUIGI BIANCHERI

YUKIO YAMAMOTO
SCHICHIHEI OTA
ITARO ISHII

B. VOGT
L.T. HANSEN
ARTH H. MATHIJSSEN

C. FOCK
C.H. de GOEJE
A. van DRIEL
J.A. BLAND -v.-d.- BERG
PMS. van ONNEKEN
H.G.J. UILKENS

ERIK PALMSTIERNA
NILS GUSTAF NILSSON

J. ARHNS
K. EGGI

Res. aprobatoria sobre la Seguridad de la Vida humana en el mar.

ASUNTO

PAG. 70

DADA en la Sala de Sesiones del Palacio del Senado en Ciudad Trujillo Distrito de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a primero de junio del año mil novecientos cuarenta y nueve; años 106 de la Independencia, 86 de la Restauración y 20 de la Era de Trujillo.

M. de J. Troncoso de la Concha

M. DE J. TRONCOSO DE LA CONCHA,
Presidente.

Agustín Aristy
AGUSTIN ARISTY
Secretario

German Soriano
GERMAN SORIANO,
Secretario

(Véase el Reglamento
anexo al Mensaje
del Pte. de la Rep.)

Handwritten notes and stamps in the left margin, including a circular stamp with the word "RECEIVED" and some illegible text.

DATA en la Sala de Sesiones del Palacio del Senado en Ciudad Trujillo, Distrito de Santo Domingo, a diez de la República Dominicana, en el mes de junio del año mil novecientos veintinueve y nueve: 1929

[Faint signature]
Presidente

[Faint signature]
Secretario

[Faint signature]
Secretario

[Faint handwritten notes]

7º LEGISLATURA *Ord. de 1929*

REGISTRADA AL No. *450*

en el folio *1* del libro letra *Q*

No. *52* de asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados por el Senado

y consta de *cuatro* *clase* folios escritos en máquina a razón de dos expedientes interlineares.

Ciudad Trujillo, *15 de Junio* 1929

[Signature]

Jefe de las Oficinas del Senado

