

Suplemento al núm. 198



BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO

Deposito Legal M.1-1958

Año XXIII

Miércoles 3 de septiembre de 1958

Fascículo 14

MINISTERIO DE COMERCIO

APENDICE

DEL

CONVENIO INTERNACIONAL

PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA

EN EL MAR, 1948

Y

REGLAMENTO PARA SU APLICACION

A LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES



SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE

A P E N D I C E

DEL

CONVENIO INTERNACIONAL

PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA

EN EL MAR, 1958

Y

REGLAMENTO PARA SU APLICACION

A LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES

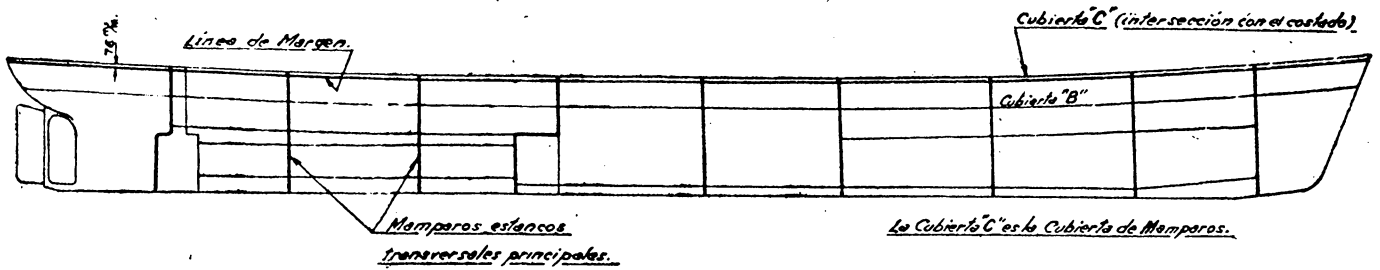


INDICE

	Páginas
Figura 1.—Situación de la línea de margen en un buque con cubierta de mamparos continua	5
> 2.—Situación de la línea de margen en un buque que no tiene una cubierta de mamparos continua... .. .	5
> 3.—Buque sin cubierta continua de mamparos en el cual la línea de margen sigue el contorno de las respectivas cubiertas de mamparos	5
> 4.—Propiedades de las curvas de esloras inundables... .. .	6
> 5.—Idem id. ,... .. .	6
> 6.—Factores de subdivisión para buques de eslora superior a 131 metros	7
> 7.—Idem id., inferior a 131 metros	8
> 8.—Idem id., que transporten un número de personas superior a la capacidad de sus embarcaciones de salvamento... .. .	9
> 9.—Factores de subdivisión para buques que transporten un número de personas superior a la capacidad de sus embarcaciones de salvamento	10
> 10.—Longitud combinada de dos compartimientos de distintas permeabilidades	11
> 11.—Nicho en mamparo estanco	12
> 12.—Nicho	11
> 13.—Mamparos en bayoneta	13
> 14.—Nichos en dos mamparos estancos consecutivos.	13
> 15.—Compartimiento con subdivisión local... .. .	14
> 16.—Dobles fondos	15
> 17.—Planos de situación de portillos	16
> 18.—Descargas sanitarias en locales situados por debajo de la línea de margen... .. .	17
> 19.—Descargas sanitarias en locales situados por debajo de la línea de margen... .. .	18
> 20.—Herrajes de timón en botes salvavidas	19
> 21.—Dispositivos de desenganche automático en los botes salvavidas. Modelo de Certificado Nacional de Seguridad para embarcaciones menores de 16 metros de eslora	20
> 22.—Enchufe tipo «Barcelona», modelo de 70 mm. y 45 mm.	21
Modelo de Certificado de Seguridad	22
> Certificado de Seguridad para el Material de Armamento... .. .	23
> Certificado de Seguridad Radiotelefónica... .. .	24
> Certificado de Seguridad Radiotelegráfica... .. .	25
> Certificado de Exención	26
> Certificado Nacional de Seguridad... .. .	27
> Certificado Nacional de Seguridad para el Material de Armamento	28
> Certificado Nacional de Seguridad Radiotelefónica... .. .	29
> Certificado Nacional de Seguridad Radiotelegráfica.	30
> Certificado Nacional de Exención.	31
> Inventario del Equipo de Seguridad para el Material de Armamento	32 a 35
Cuadro extractado de los principales Medios Contraincendios	36 a 39
Idem id. de los Dispositivos de Salvamento	40 a 44
Idem id. de los Aparatos Radioeléctricos	45

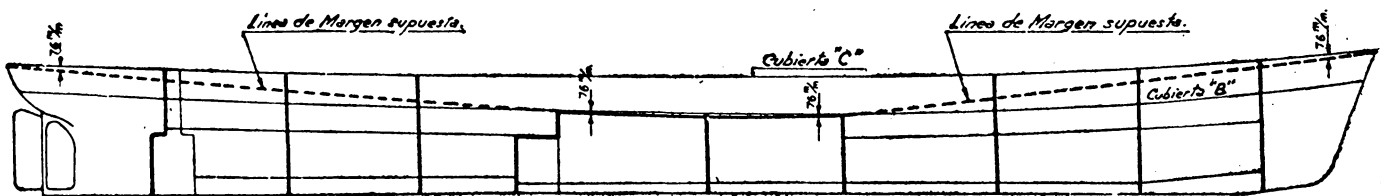


DIFERENTES ASPECTOS DE LAS LINEAS DE MARGEN



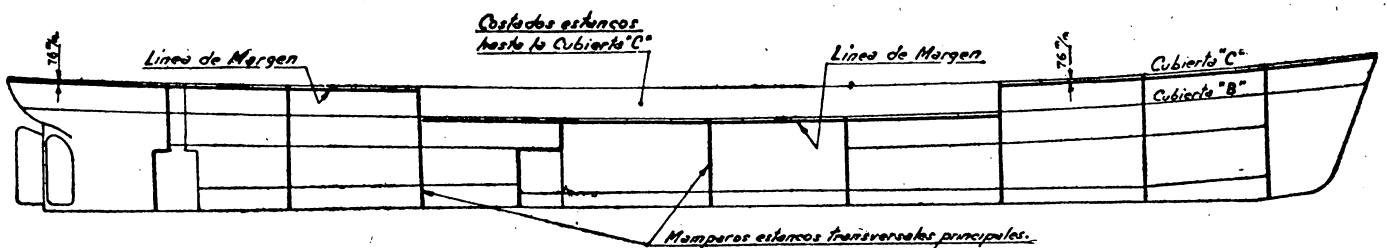
SITUACION DE LA LINEA DE MARGEN EN UN BUQUE CON CUBIERTA DE MAMPAROS CONTINUA

Fig. 1



SITUACION DE LA LINEA DE MARGEN EN UN BUQUE QUE NO TIENE UNA CUBIERTA DE MAMPAROS CONTINUA

Fig. 2



BUQUE SIN CUBIERTA CONTINUA DE MAMPAROS EN EL CUAL LA LINEA DE MARGEN SIGUE EL CONTORNO DE LAS RESPECTIVAS CUBIERTAS DE MAMPAROS

Fig. 3

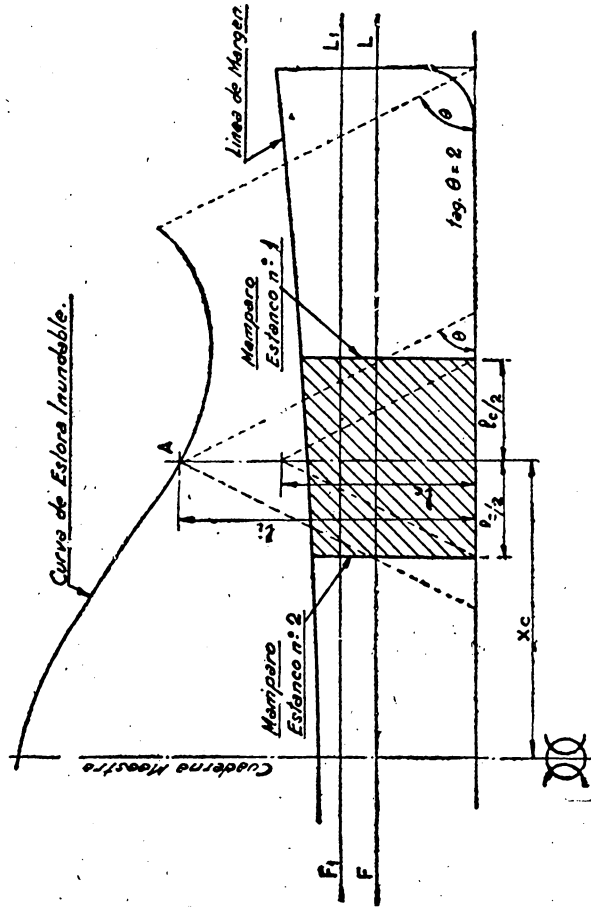
PROPIEDADES DE LAS CURVAS DE ESORAS INUNDABLES

l_i = Eslera inundable.

l_s = Longitud del compartimiento estanco.

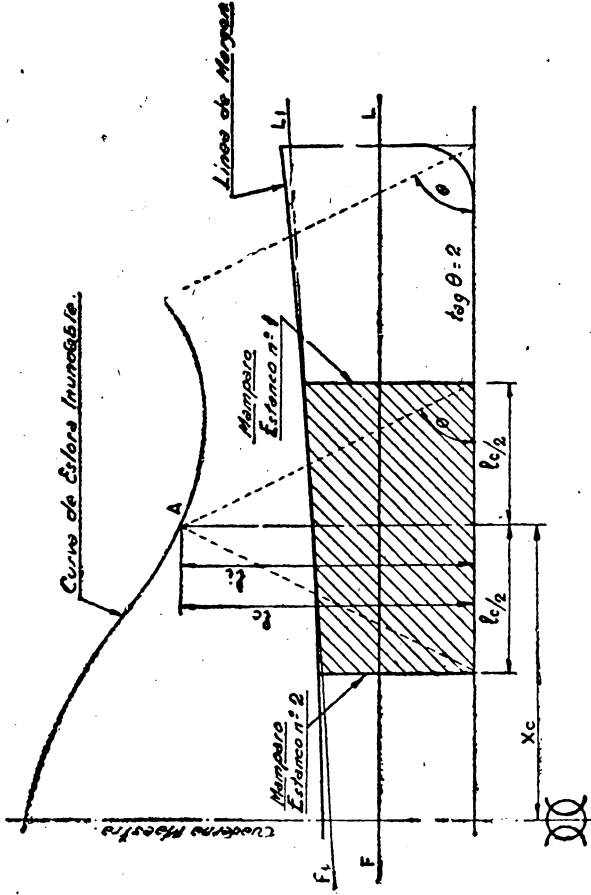
FL = Floación normal.

FL_1 = Floación al quedar el compartimiento estanco en libre comunicación con el mar.



$l_c = F \cdot l_i$ (F = Factor de subdivisión < 1)

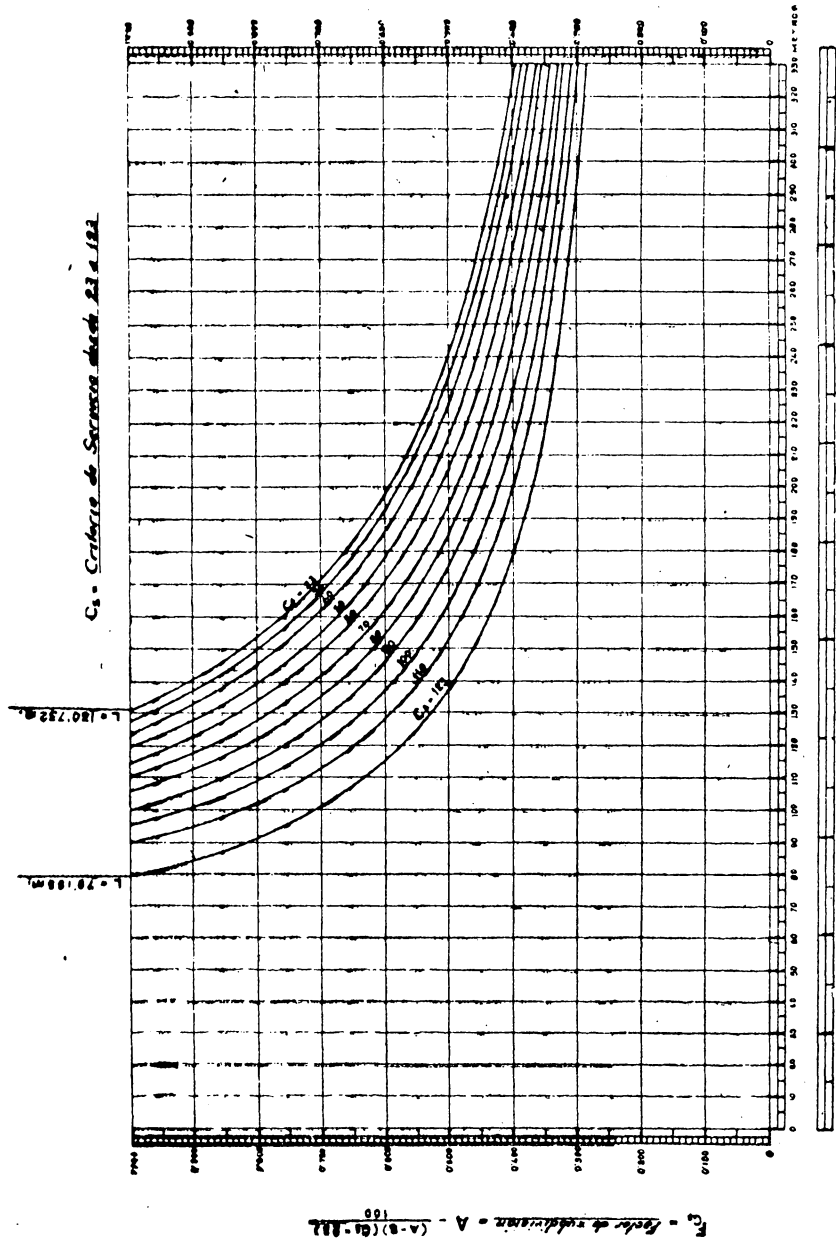
Fig. 5



$l_c = l_i$ (F = Factor de subdivisión = 1)

Fig. 4

FACTORES DE SUBDIVISION PARA BUQUES DE ESLORA SUPERIOR A 131 METROS. Regla 5^a-(d)-(i)



C_s - Criterio de Seguridad de acuerdo a 23 a 122

L	C _s - CRITERIO DE SERVICIO											
	25	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
30	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
70	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
80	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
90	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
100	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
110	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
120	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
130	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
140	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
150	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
160	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
170	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
180	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
190	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
200	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
210	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
220	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
230	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
240	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
250	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
260	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
270	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
280	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
290	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
300	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

NOTA: Cuando el factor f sea menor de 0.10, y se de unirse a las especificaciones de la Administración que resulte aplicable, deberá usarse este valor en un compartimiento de la zona de mezzanina, la subdivisión de este zona, mezzanina, podrá establecerse subdivisión en factor f de 0.10 que sea f = f + 0.10

Fig. 6

L - Esfera entre p.p en la flotación de máxima carga de compartimiento

C_s = Factor de subdivisión = A - (A-8) (21-122)

FACTORES DE SUBDIVISION PARA BUQUES DE ESLORA INFERIOR A 131 METROS

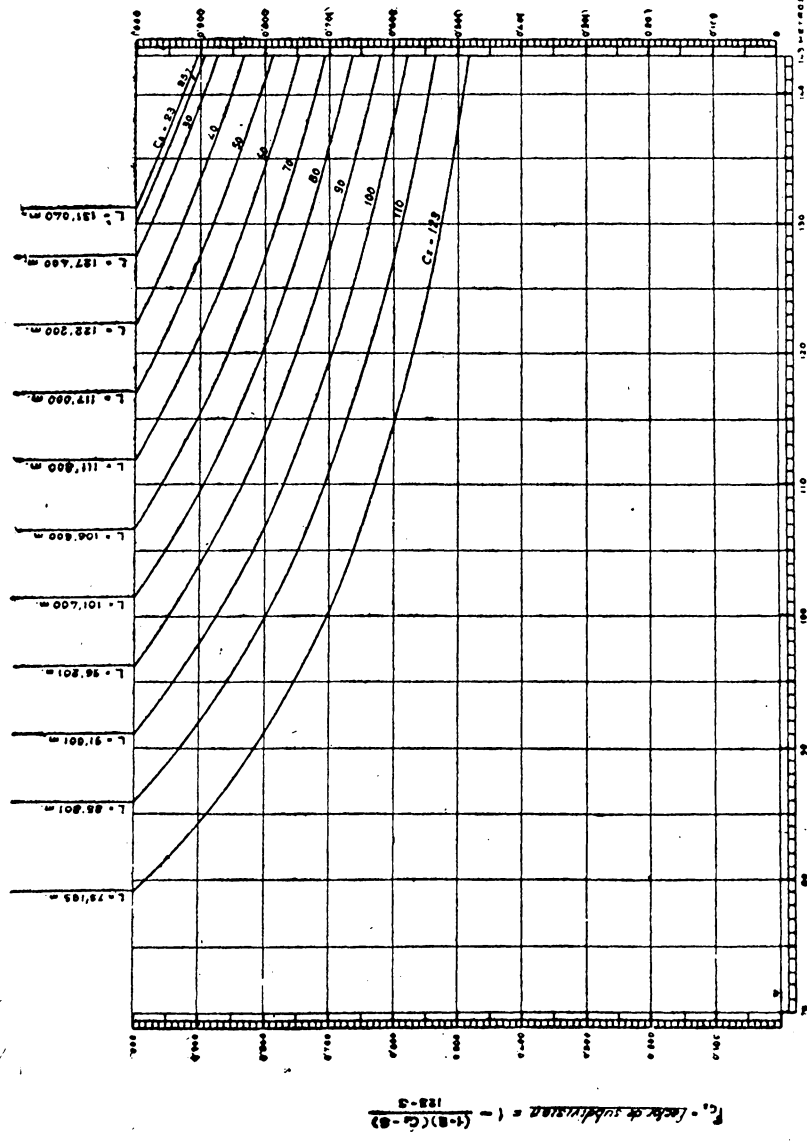
Regla 5ª - (d) - (ii),

Regla 5ª - (d) - (iii),

REGLA 5ª - (d) - (iv)
DADA BUQUE DE CUALQUIER ESLORA SIMPLE
 N.º Número de pasajes ≤ 30
 $\leq L/100$
 P.º Factor de subdivision ≤ 100

L. metros	185,0	190,0	195,0	200,0	205,0	210,0	215,0	220,0
L. / 100	1,85	1,90	1,95	2,00	2,05	2,10	2,15	2,20
P.º	16,0	15,0	14,0	13,0	12,0	11,0	10,0	9,0

ESLORA (m)		Geometría de servicio											
		23	25	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
79	123,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
79	123,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
79	123,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
85	111,54	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
85	111,54	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
85	111,54	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
90	101,92	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
90	101,92	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
90	101,92	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
95	92,51	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
95	92,51	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
95	92,51	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
96	96,80	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
96	96,80	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
96	96,80	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
100	82,83	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
100	82,83	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
100	82,83	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
105	79,08	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
105	79,08	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
105	79,08	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
110	69,46	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
110	69,46	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
110	69,46	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
115	59,95	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
115	59,95	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
115	59,95	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
117	50,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
117	50,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
117	50,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
120	44,98	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
120	44,98	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
120	44,98	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
125	34,62	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
125	34,62	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
125	34,62	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
130	25,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
130	25,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
130	25,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
131	23,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
131	23,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
131	23,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
131	23,00	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
135	15,38	0,965	0,956	0,933	0,887	0,842	0,796	0,750	0,703	0,655	0,613	0,567	0,508
135	15,38	0,965	0,956	0,933	0,887	0,842	0,796	0,750	0,703	0,655	0,613	0,567	0,508
135	15,38	0,965	0,956	0,933	0,887	0,842	0,796	0,750	0,703	0,655	0,613	0,567	0,508
140	9,77	0,935	0,917	0,895	0,851	0,806	0,765	0,721	0,678	0,634	0,591	0,547	0,481
140	9,77	0,935	0,917	0,895	0,851	0,806	0,765	0,721	0,678	0,634	0,591	0,547	0,481
140	9,77	0,935	0,917	0,895	0,851	0,806	0,765	0,721	0,678	0,634	0,591	0,547	0,481
143	0	0,903	0,895	0,874	0,832	0,789	0,747	0,705	0,663	0,621	0,579	0,537	0,489
143	0	0,903	0,895	0,874	0,832	0,789	0,747	0,705	0,663	0,621	0,579	0,537	0,489
143	0	0,903	0,895	0,874	0,832	0,789	0,747	0,705	0,663	0,621	0,579	0,537	0,489



$F_{Ca} = 1 - \frac{(L-8)(C_a-8)}{183 \cdot 8}$
 $F_{100} = 0 = \frac{80}{L} + 0,180$

L = Eslora entre p.p. en la flección de máxima carga de compartimentado.

500 m
400
300
200
100
0

70 80 90 100 110 120 130

NOTA: Si se remite a las reglas de la Administración que resulte imperiosa, se aplicará la regla 5ª en su forma sustituida al disponer de pruebas de estabilidad. Referencias para los casos de subdivisión, ver las siguientes reglas:
 7902 $\leq L < 13100$ y $C_a \leq 5$
 $L < 7900$

Fig. 7

FACTORES DE SUBDIVISION PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN UN NUMERO DE PERSONAS SUPERIOR A LA CAPACIDAD DE SUS EMBARCACIONES DE SALVAMENTO REGLA 5ª - (e)

BUQUES DE CUALQUIER ESlORA EN LOS QUE POR TENER QUE TRANSPORTAR CANTIDADES APRECIABLES DE MERCANCIAS, RESULTE IMPRACTICABLE EXIGIR $F' \geq 0.50$

REGLA 5ª (e)-(ii)-(c)

DESIGNACION	VALOR DE L	VALOR DE F'	OBSERVACIONES
REGLA 5ª (e)-(i) Buques principalmente destinados a pasajeros	(a) $L < 91.50$	$F' = 0.5$	Si el valor de F' calculado según las pautas (ii-a) o (ii-b) de la Regla 5ª (e), da como un valor menor de 0.50, se tomará el valor $F' = 0.5$ calculado
	(b) $L < 91.50$	$F' = 0'$	Si la Administración considera que es responsable utilizar en un compartimento el valor asignado a F' se podrá aumentar el valor de F' en dicho compartimento hasta alcanzar el valor mínimo razonable, siempre compatible con las necesidades.

LA ESLORA EN METROS

$F'_S = A - \frac{(A-B)(L-23)}{100}$ $F'_S = A = \frac{5B}{L-60} + 0.100$
 $F'_{100} = BB = \frac{17.6}{L-35} + 0.200$

CRITERIO DE SERVICIO											
23	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
35'											0.80
50'											1.23
55'											1.40
60'											1.52
75'											1.68
85'											1.78
95'											1.85
100'											1.88
110'											1.92
120'											1.95
130'											1.98
140'											2.00
150'											2.02
160'											2.04
175'											2.08
190'											2.12
210'											2.18
230'											2.25
250'											2.32
275'											2.42
300'											2.50
325'											2.58
350'											2.65
375'											2.72
400'											2.78
425'											2.85
450'											2.90
475'											2.95
500'											3.00

NOTA: Si la Administración estima que la intensidad de tráfico en los compartimentos a cualquier momento, sea razonable, puede permitir una disminución de los factores de servicio, debidamente justificados a su vez, en el informe general de los compartimentos.

REGLA 5ª (e) (ii)

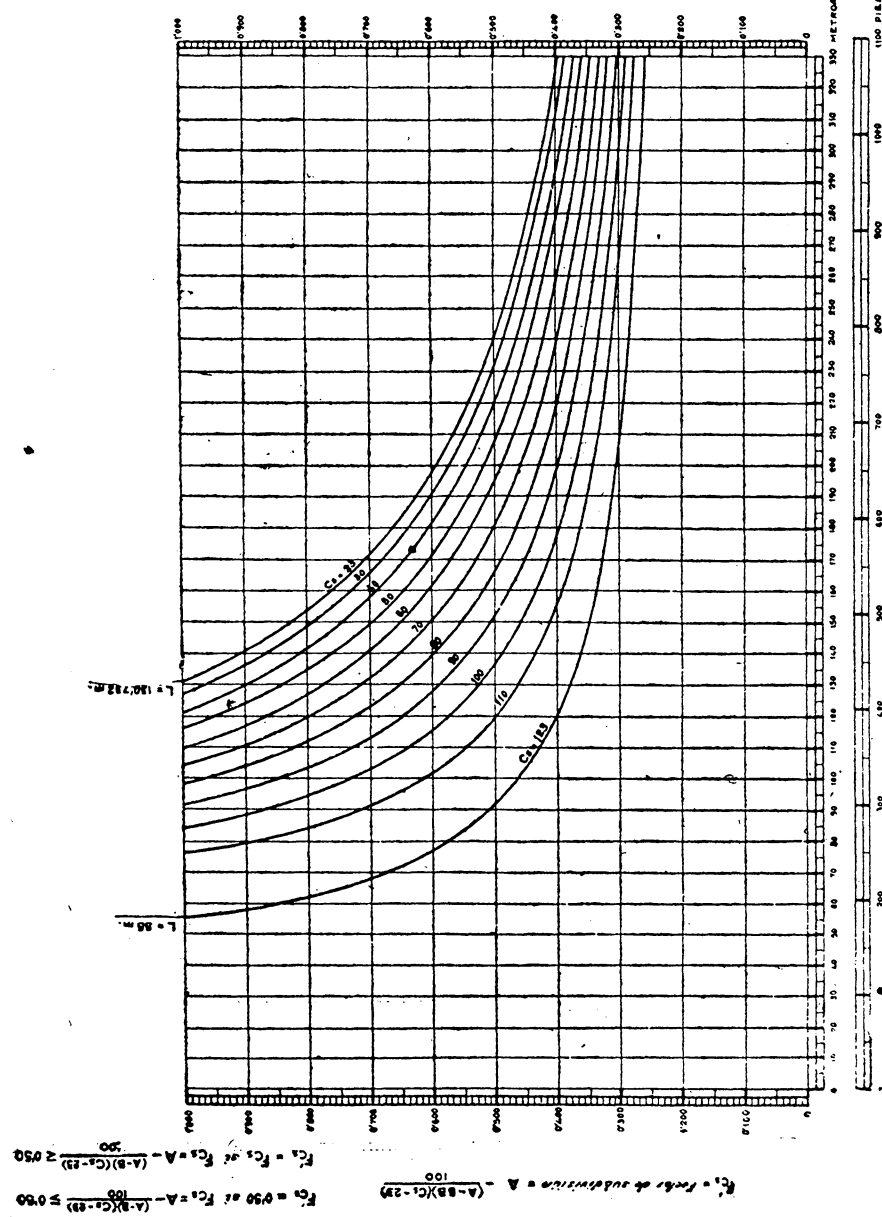


Fig. 8
Línea de abate en la Tabla de máxima carga de compartimentos.

Fig. 8

FACTORES DE SUBDIVISION PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN UN NUMERO DE PERSONAS SUPERIOR A LA CAPACIDAD DE SUS EMBARCACIONES DE SALVAMENTO. Regla 5ª-(e)

$C_1 \leq 121$
 $C_2 \leq 55$
 $C_3 \leq 123$

Si F resulta ≤ 0.50 se podrá adoptar
 el valor de F que se indica en el 0.50

Regla 5ª-(d)-(ii)-(E)

BUQUES DE CUALQUIER ESIORA EN LOS QUE POR TENER QUE TRANSPORTAR CANTIDADES APROXIMABLES DE MERCANCIAS, RESULTE IMPRACTICABLE EXIGIR $F \geq 0.50$

Regla 5ª-(e)-(ii)-(d)
 Regla 5ª-(e)-(ii)-(E)

Si se demuestran satisfactorias las condiciones de subdivisión de las embarcaciones de salvamento, se podrá adoptar el valor de F que se indica en el 0.50 para buques que transporten mercancías, siempre y cuando el número de personas que se transporten no sea superior al número de personas que se transporten en las embarcaciones de salvamento.

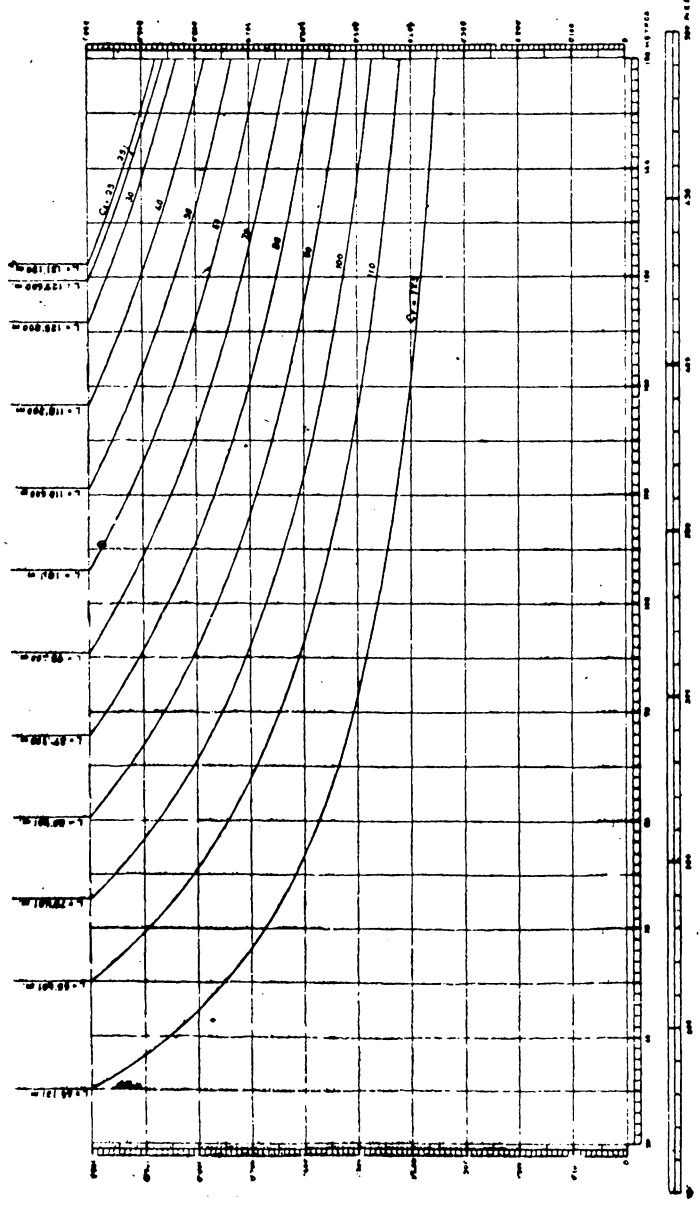


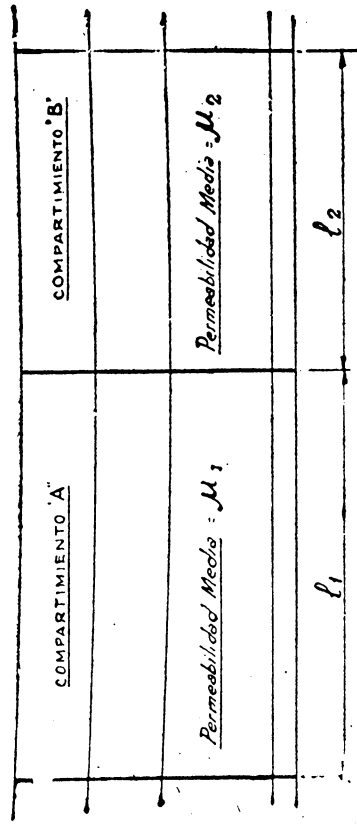
Fig. 9

S	Capacidad de rescate											
	23	25	30	40	50	60	70	80	90	100	110	123
0	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53	101.53
50	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74	127.74
55	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16	131.16
60	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58	134.58
65	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00	138.00
70	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42	141.42
75	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84	144.84
80	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26	148.26
85	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68	151.68
90	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10	155.10
95	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52	158.52
100	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94	161.94
105	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36	165.36
110	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78	168.78
115	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20	172.20
120	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62	175.62
123	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04	178.04

Nota: Si el valor de F resulta menor que el indicado en el cuadro, se podrá adoptar el valor de F que se indica en el cuadro.

Regla 5ª-(e)-(ii)-(E)

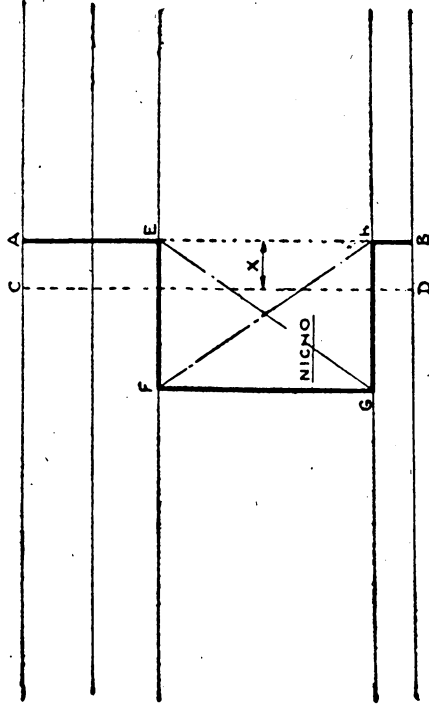
LONGITUD COMBINADA DE DOS COMPARTIMIENTOS DE DISTINTAS PERMEABILIDADES



$L = \text{longitud combinada de los compartimientos "A" y "B"} =$
 $= l_1 + \frac{\mu_2}{\mu_1} \cdot l_2$

Fig. 10

NICHO



AB represente el mamparo teorico.
 CD represente el mamparo equivalente.
 $\Omega = \text{area de la cuaderna media entre AB y CD hasta la linea de margen en } m.^2$
 $X \text{ (metros)} = \frac{\text{volumen EFGH (m}^3\text{)}}{\Omega}$

Fig 12

NICHO EN MAMPARO ESTANCO

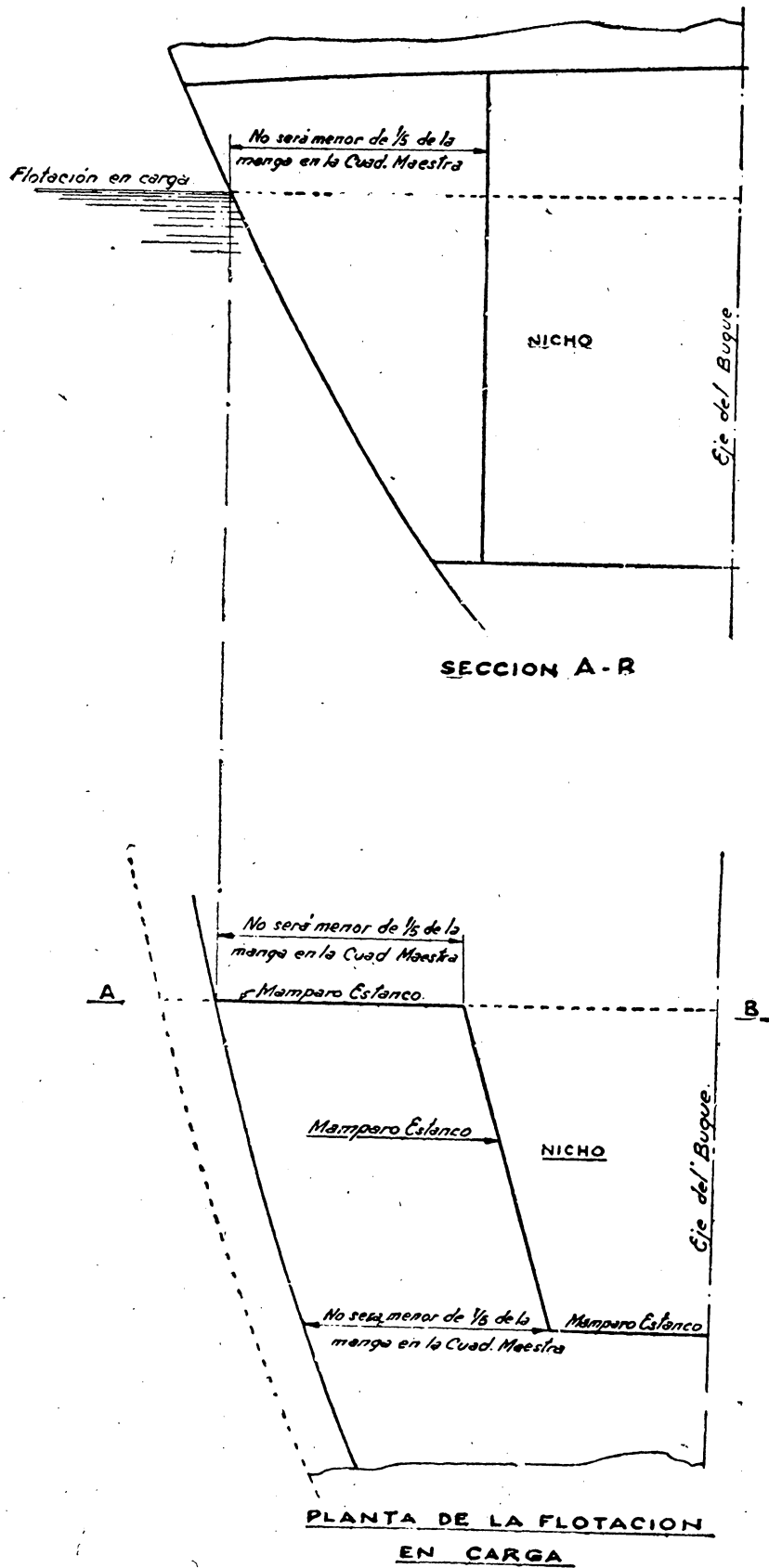
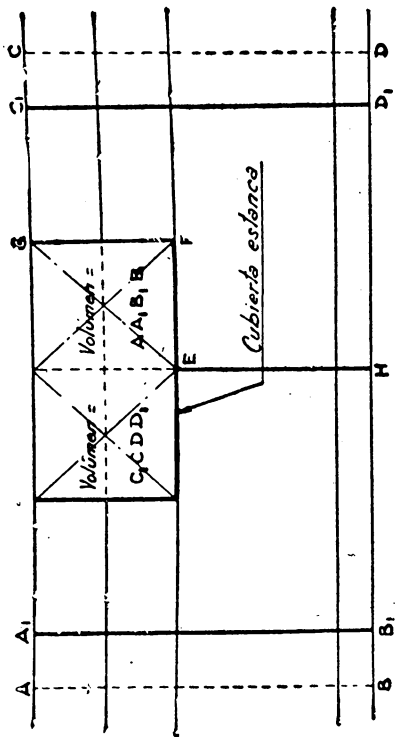


Fig 11

NICHOS EN DOS MAMPAROS ESTANCOS CONSECUTIVOS

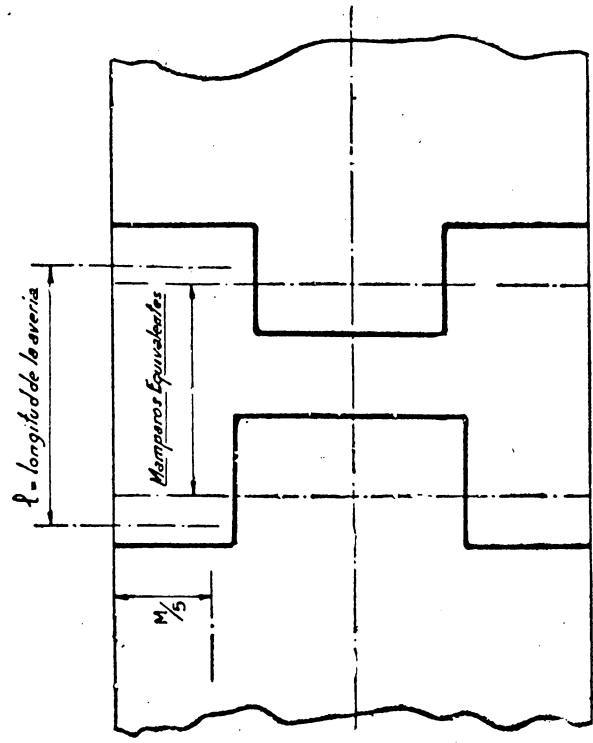
$$p \leq 10'67 \text{ (metros)}$$

$$p \leq 3'05 + 0'03L \text{ (metros)}$$



AB y CD representan los mamparos técnicos.
A, B, y C, D, representan los mamparos equivalentes.
para compensar la bayoneta EFG.

Fig 13



L = Esloza entre p.p. en la flotación de mínima carga de compartimentos

Fig. 14

COMPARTIMIENTO CON SUBDIVISION LOCAL

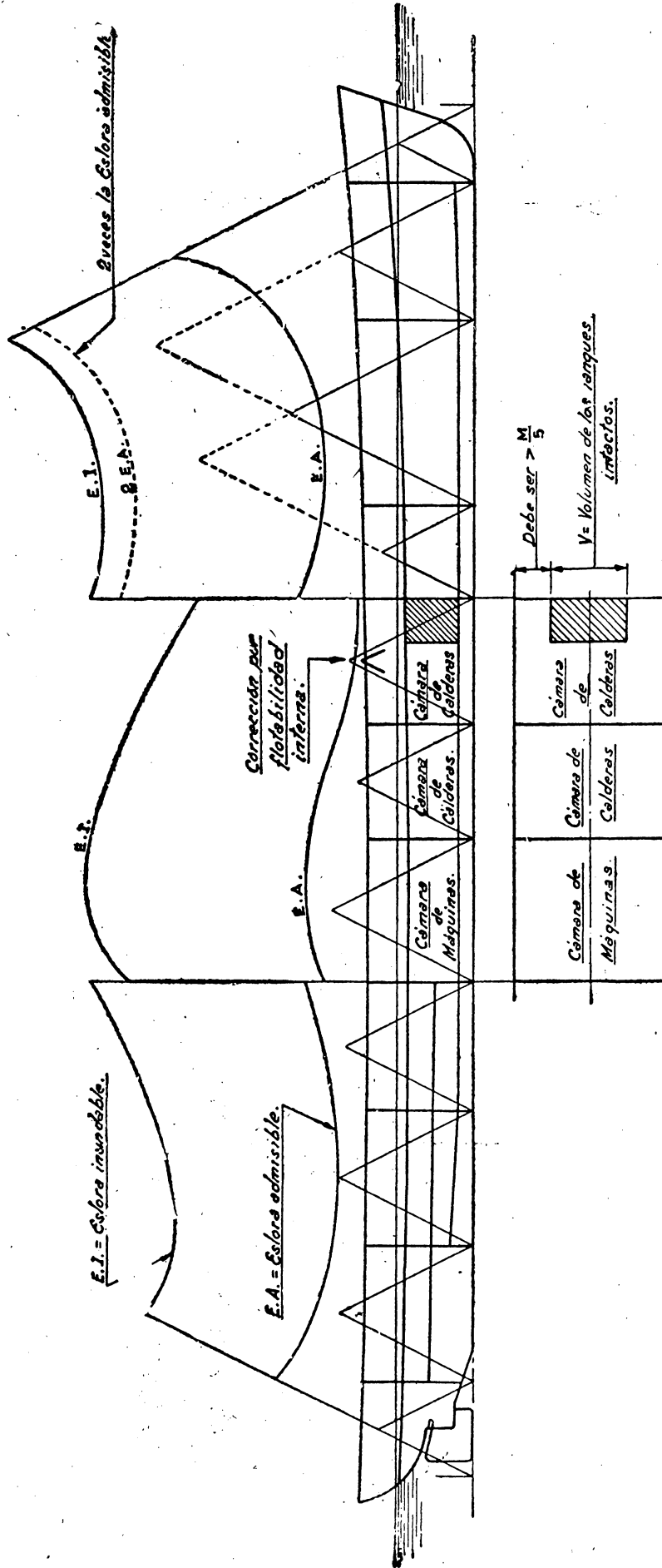


Fig. 15

Dobles Fondos - Regla 9 - (6) - Cap. II

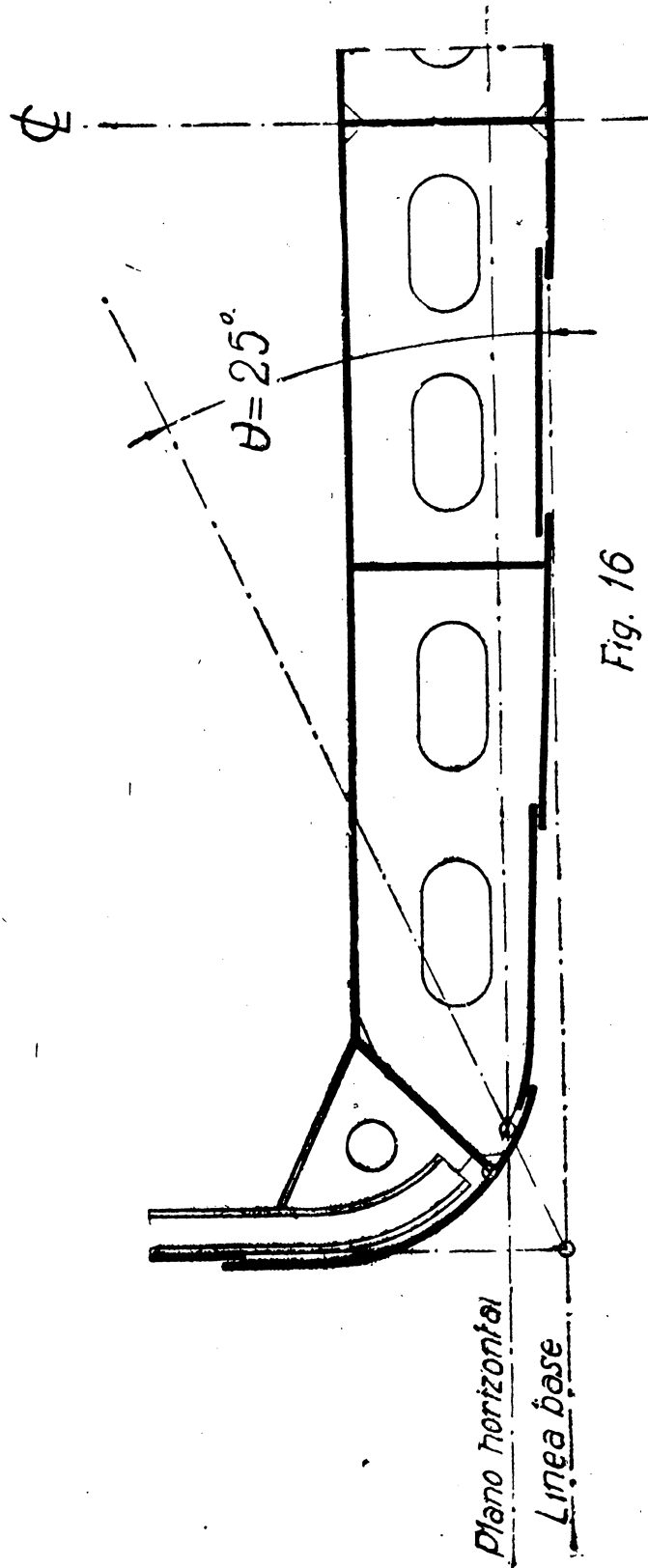


Fig. 16

