

DIRECCION-ADMINISTRACION:

Calle del Carmen, núm. 29, entresuelo.

Teléfono núm. 12.322.



VENTA DE EJEMPLARES:

Ministerio de la Gobernación, planta baja.

Número suelto, 0,50

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Ministerio de Estado.

PROTOCOLO. — Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.—Páginas 442 a 480.

Decreto disponiendo que D. Juan Servert y Vest, Ministro Plenipotenciario de primera clase en la Legación de España en Istambul, pase a la situación de disponible.—Página 480.

Otro ascendiendo a Ministro Plenipotenciario de primera clase a D. Pedro Sebastián de Erice y Duque de Proenza, Ministro Plenipotenciario de segunda clase en la Legación de España en San Salvador, y disponiendo continúe prestando sus servicios en referido puesto.—Página 480.

Otro disponiendo que D. Juan Manuel Aristegui y Vidaure, Ministro Plenipotenciario de segunda clase en la Legación de España en Bogotá, pase a continuar sus servicios, con la misma categoría, a la Legación de España en Istambul.—Página 480.

Otro ídem que D. Francisco Muns y Andréu, Ministro Plenipotenciario de tercera clase, Consejero de la Embajada de España cerca del Rey de Italia, pase a la situación de disponible.—Página 480.

Otro ídem que D. Gonzalo de Ojeda y Brooke, Ministro Plenipotenciario de tercera clase, Consejero en la Embajada de España en París, pase a continuar sus servicios, con la misma categoría, a la Embajada de España cerca del Rey de Italia.—Página 480.

Presidencia del Consejo de Ministros.

Orden disponiendo que por la Ordenación de Pagos del Ministerio de Hacienda se expida un libramiento, a justificar, por la cantidad de pesetas 22.000, para los gastos que ocasione la asistencia de los señores que se mencionan al Congreso de la Unión Astronómica Internacional, que se ha de celebrar en Cambridge-

Massachussets, U. S. A. — Página 480.

Ministerio de Justicia.

Orden (rectificada) dando disposiciones para su observancia por los Juzgados de primera instancia relativas al matrimonio civil.—Páginas 480 a 482.

Ministerio de Hacienda.

Orden señalando el recargo que han de satisfacer en la tercera decena del mes actual las liquidaciones de derechos de Arancel que se hagan efectivas en moneda de plata o billetes. Página 483.

Ministerio de la Gobernación.

Orden adjudicando a la Sociedad anónima Hispano Suiza, Fábrica de Automóviles, la subasta para el suministro de 60 camiones para los servicios de la Policía.—Página 483.

Otra aprobando los pliegos de condiciones técnicas y legales, que se publican, y que han de regir en la subasta para la adquisición de 55 automóviles de siete plazas, 24 automóviles de 22 plazas y 25 motocicletas con sidecar de dos plazas, para el servicio de la Guardia civil, y disponiendo que dicha subasta tenga lugar el día 2 de Agosto próximo. Páginas 483 a 487.

Otra autorizando a la Asociación "Colegio de Huérfanos de Telégrafos, Hogar Telegráfico" para poner en vigor los nuevos Estatutos y Reglamento.—Página 487.

Ministerio de Instrucción pública y Bellas Artes.

Orden disponiendo se consideren creadas con carácter provisional las plazas de Maestro y Maestra de Sección que, con destino a las Escuelas nacionales graduadas que se citan, figuran en la relación que se inserta.—Páginas 487 a 489.

Otra rectificando la publicada en la GACETA del 18 del mes actual sobre nombramientos de Profesores aspirantes e interinos del Instituto-Es-

cuela de Sevilla, en el sentido de que D. Fernando Sánchez Corona, es Profesor de Iniciación de la Cultura técnica en lugar de la Cultura física.—Página 489.

Otra ídem publicada en la GACETA de 16 del mes actual sobre concurso de traslado para proveer la Cátedra de Lengua francesa del Instituto Nacional de Segunda enseñanza de Cádiz, en el sentido de que la Cátedra de que se trata es la de Lengua latina de referido Instituto.—Página 489.

Ministerio de Trabajo y Previsión.

Ordenes disponiendo queden constituidos en la forma que se indica los Jurados mixtos que se mencionan.—Página 490.

Otras ídem que dentro del término de veinte días se verifiquen las elecciones para la designación de los Vocales que han de integrar los Jurados mixtos que se determinan.—Páginas 490 a 493.

Ministerio de Obras públicas.

Orden disponiendo que una Comisión de Inspectores generales del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, compuesta por don Bienvenido Oliver Román y D. Federico Prados Ruiz, instruya expediente en averiguación de los hechos denunciados por el segundo Jefe que fué de la Jefatura de Explotación de ferrocarriles por el Estado, D. Nicolás Soto Redondo.—Página 493.

Otra ídem que el Ingeniero tercero del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos D. Fernando Sánchez Lara, ejerza las funciones de Secretario en el expediente mandado instruir y a que se refiere la Orden anterior.—Página 493.

Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio.

Orden disponiendo que D. José Salmerón García, Director general de Montes, Pesca y Caza, cese en el despacho ordinario de los asuntos de este Ministerio.—Página 493.

Otra ídem que D. Félix Gordón Ordás, Director general de Minas y Combustibles, cese en el despacho ordinario de los asuntos de la Subsecretaría de este Ministerio.—Página 493.

Otra ídem que, a partir del día 21 del mes actual, el maíz exótico que se declare para el consumo devengue por derecho de importación, cualquiera que sean sus procedencias y fechas de embarque, la cantidad de siete pesetas con cincuenta céntimos oro por quintal métrico.—Página 493.

Otra ídem comience el día 15 del mes

de Agosto próximo el periodo legal de caza de palomas campestres, torcaces, tórtolas y codornices, en aquellos predios en donde se encuentren segadas las cosechas, aun cuando las haces o gavillas se hallen sobre el terreno.—Página 493.

Administración Central.

OBRAS PÚBLICAS.—Subsecretaría.—Rectificación a la condición 11 de las del pliego de condiciones particulares y económicas para la subasta del arriendo de las zonas de embarque del puerto de Valencia, publica-

do en la GACETA del día de ayer.—Página 493.

Dirección general de Caminos.—Plan de obras de conservación de carreteras correspondientes a las 31 Jefaturas de Obras públicas que se relacionan, que han de subastarse con cargo a la cantidad de 8.375.000 pesetas, distribuidas entre aquéllas para dicha clase de obras por Orden de 27 de Abril de 1932 (GACETA del 2 de Mayo).—Página 494.

ANEXO ÚNICO.—BOLSA.—SUBASTAS.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS DE PREVIO PAGO.—EDICTOS.

MINISTERIO DE ESTADO

PROTOCOLO

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

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

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

(Siguen los nombres de los Plenipotenciarios.)

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

CAPITULO PRIMERO

PRELIMINARES

Artículo 1.

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

Las disposiciones del presente Convenio se completan con un Reglamento contenido en el anejo I, que tiene igual valor y entra en vigor al mismo tiempo que el presente Convenio. Cual-

quier referencia al Convenio implica referencia simultánea al Reglamento anejo al mismo.

Artículo 2.

Aplicaciones y definiciones.

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplican en las condiciones siguientes a los buques que pertenezcan a un país cuyo Gobierno sea contratante, y a los buques pertenecientes a comarcas a las cuales se aplique el presente Convenio, en virtud del artículo 62.

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

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

Capítulo IV (Radiotelegrafía): a todos los buques que efectúen viajes internacionales, con excepción de los buques de carga de menos de 1.600 toneladas de arqueo bruto.

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

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

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

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

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

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

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

Cualquier 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 a las contenidas en el anejo I.

4. El presente Convenio, salvo indicación explícita en contrario, no se aplica a los buques de guerra.

Artículo 3.

Caso de fuerza mayor.

El buque que en el momento de su partida para un viaje cualquiera no estuviera sometido a las prescripciones del presente Convenio, no quedará sujeto a ellas en razón de cualquier desviación del viaje proyectado, si fuera aquélla debida a mal tiempo o cualquiera otra causa de fuerza mayor.

Las personas que se encuentren a bordo de un buque por motivos de fuerza mayor, o a consecuencia de la obligación impuesta al Capitán de transportar naufragos u otras personas, no se tendrán en cuenta para establecer la aplicación de una prescripción cualquiera del presente Convenio.

CAPITULO II

CONSTRUCCIÓN

Artículo 4.

Buques a los que se aplica este capítulo.

1. Este capítulo, salvo cuando existan disposiciones contrarias, se aplicará a los buques nuevos de pasaje, afectos a viajes internacionales.

2. Se entiende por buque nuevo de pasaje a todo buque cuya quilla se haya puesto el 1.º de Julio de 1931, o anteriormente, o que se haya transformado para dedicarse al servicio de pa-

saje en esa fecha o ulteriormente. Los demás buques de pasaje se considerarán como buques de pasaje ya existentes.

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

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

5. Tratándose de buques de pasaje ya existentes, que efectúen viajes internacionales y no satisfagan ya a las prescripciones del presente capítulo, relativas a los buques nuevos de pasaje, las medidas que deberán tomarse para cada buque se determinarán por la Administración del país a que pertenezcan con objeto de obtener una seguridad mayor en los puntos en que sea prácticamente realizable y razonable.

6. En 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 con las siguientes condiciones:

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

b) Se tomarán medidas para formular prescripciones generales que tendrán que aplicarse al caso particular de este género de tráfico. Estas prescripciones se formularán de acuerdo con 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, incoos, etc.

Artículo 5.

Subdivisión estanca de los buques.

1. Los buques se subdividirán tan eficazmente como sea posible, teniendo en cuenta la naturaleza del servicio a que se dedican. Las disposiciones relativas a la subdivisión están determinadas por los artículos y reglas siguientes.

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

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 externo 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 distintas condiciones del servicio. La línea de máxima carga correspondiente a cada una de esas líneas de carga, y las condiciones del servicio para las cuales se acepta, se indicarán de una manera precisa en el certificado de seguridad. Las líneas de carga de subdivisión se marcarán e inscribirán según el método prescrito por la regla VII.

Artículo 6.

Mamparos de proa y popa, mamparos de la cámara de máquinas, túneles de las hélices, etc.

En todo buque habrá mamparos estancos a proa y a popa, y en las extremidades de la cámara de máquinas. En buques de hélice habrá túneles estancos para los ejes, o compartimientos equivalentes, todo ello de acuerdo con las prescripciones de la regla VI.

Artículo 7.

Construcción, pruebas, etc.

Las reglas VIII a XIII inclusivas, y las XV a XXI, ambas inclusas, contienen las prescripciones relativas:

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

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

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

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

e) A los elementos de achique.

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

Artículo 8.

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 9.

Inscripciones en el cuadernillo de bitácora.

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

Artículo 10.

Inspecciones iniciales y subsiguientes de los buques.

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

1) A dictar Reglamentos detallados, en conformidad con los principios generales, o a modificar la reglamentación existente para ponerla de acuerdo con los principios.

2) A asegurar la aplicación de esos Reglamentos.

En general, los precisados Reglamentos de detalle se redactarán de modo que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, el

buque esté adecuado al servicio a que se le destina.

CAPITULO III

ELEMENTOS DE 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 de "buques existentes".

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

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

Artículo 12.

Aplicación.

1. El presente capítulo, salvo disposiciones en contra, se aplica 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 que efectúen viajes internacionales cortos.

3. La Administración de un país cualquiera, si cree que la derrota seguida y las condiciones del viaje hacen que la aplicación de la totalidad de las prescripciones del presente capítulo no sea razonable ni necesaria, podrá dispensar de ellas, en la proporción correspondiente, a buques determinados o a categorías de buques pertenecientes al propio país, que durante su viaje no se alejen de la costa más cercana más de 20 millas.

4. Tratándose 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, dentro de lo posible y razonable, los principios generales expuestos en el artículo 13 y las demás prescripciones del presente capítulo se apliquen, a más tardar, el 1.º de Julio de 1931.

5. Para los buques de pasaje de pro-

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

a) En la mayor proporción, compatibles con las condiciones del tráfico, se aplicarán las prescripciones relativas a los botes y otros elementos salvavidas y a la protección contra incendios.

b) Todos los botes y todos esos elementos salvavidas tendrán que estar rápidamente disponibles en el sentido del artículo 13.

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

d) Se adoptarán disposiciones para formular prescripciones generales, que habrá que aplicar 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 se interesen directamente por el transporte de esos pasajeros.

Artículo 13.

Botes salvavidas y aparatos flotantes.

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

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

a) Se le podrá echar al 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 no impedirá la maniobra de los demás botes y aparatos.

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

a) Salvo las prescripciones del párrafo b) del presente apartado, habrá en los botes un sitio para 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) Tratándose de 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. Por otra parte, habrá aparatos flotantes en cantidad suficiente para que el conjunto de los botes y de los aparatos puedan servir a la totalidad de las personas que haya a bordo, según se ha dicho en la regla XXXVIII. Por último, y además, 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 todas las personas que estén a bordo.

Artículo 14.

Condiciones para que los elementos de salvamento sean adecuados y se pueda disponer de ellos rápidamente.

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

Artículo 15.

Modelos reglamentarios de botes. — Balsas de salvamento. — Aparatos flotantes.

Todos los botes salvavidas, las balsas 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.

Construcción de los botes.

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

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

Artículo 17.

Acceso de los pasajeros a los botes.

Se adoptarán disposiciones convenientes para permitir el acceso de lo

pasajeros en los botes desde la cubierta de embarque. Además habrá una escala adecuada en cada par de pescantes.

Artículo 18.

Capacidad de los botes y balsas de salvamento.

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

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 no 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, cuyo número queda fijado por la regla XL.

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

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

Artículo 21.

Circulación de las personas.—Alumbrado de socorro.

1. Se tomarán disposiciones apropiadas para la entrada y salida de los distintos compartimientos, cubiertas, etcétera.

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

biertas 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 e inmediatamente después de las maniobras de echarlos al agua. Se dispondrá de un manantial de energía autónomo capaz de alimentar, en caso de necesidad, los aparatos de ese alumbrado de seguridad y situado en las regiones superiores del buque por encima de la cubierta del compartimiento.

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 buques.

1. En todo buque al que se aplique el presente capítulo, por cada bote o balsa salvavidas instalado para llevar a la práctica las prescripciones del propio capítulo, habrá cierta cantidad de personal patentado determinado por las prescripciones de la regla XLI, referentes al bote o balsa de salvamento de que se trate.

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

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

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

Artículo 23.

Aparato portaamarras.

Todo buque al que se refiera este capítulo irá provisto de un aparato portaamarras del modelo aprobado por la Administración.

Artículo 24.

Mercaucias peligrosas.—Medidas contra incendios.

1. Queda prohibido embarcar, co-

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

Esta prohibición no se aplica ni al material destinado a las señales de auxilio o socorro del mismo buque ni a los abastecimientos navales o militares para el servicio del Estado en las condiciones en que el transporte de esos abastecimientos 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 y acondicionamiento será 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 ejercicio.

Se asignará a cada miembro de la tripulación un cargo especial en zafarrancho de alarma.

El rol o lista de la dotación para el caso de alarma reproducirá 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 verificar su existencia. Se expondrá bien a la vista en varios sitios del buque y particularmente en los locales destinados a la dotación.

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

CAPITULO IV

RADIOTELEGRAFIA

Artículo 26.

Aplicación y definiciones.

1. El presente capítulo se aplica a todos los barcos que efectúen viajes internacionales, excepto los buques de carga de menos de 1.600 toneladas de arqueo total.

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

Artículo 27.

Instalación de aparatos radiotelegráficos.

1. Todos los barcos a los que se aplique el presente capítulo deberán, si no están exceptuados en virtud del artículo 28, estar provistos de una instalación radiotelegráfica de acuerdo con las disposiciones del artículo 31, según se indica a continuación:

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

b) Todos los buques de carga de 1.600 o más toneladas de arqueo total.

2. La Administración de cualquier país está facultada para retardar la aplicación de las disposiciones del apartado 1 b) precedente a los buques de carga de menos de 2.000 toneladas de arqueo bruto, 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 artículo 27.

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

I. Buques de pasaje:

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

1) No se alejen más de 20 millas de la costa más próxima.

2) No efectúen una travesía de más de 200 millas en alta mar, entre dos puertos consecutivos.

b) Ciertos buques de pasaje que naveguen exclusivamente más acá de las zonas cuyos límites están determinados en el anejo 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. Los lanchones remolcados 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 pri-

mitiva, 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.

Anejo 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 Okotsk, de interés para los viajes efectuados entre los puertos de Hokkaido y los del Sakalin 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 la punta Sur de Formosa (South Cape) hasta Hongkong.

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 Tiván); las líneas rectas trazadas entre el cabo Tiván; 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 140º y los 148º de longitud Este; los 10º de latitud Sur, al cabo York, la costa septentrional de Australia del cabo York hasta Puerto Darwin (cabo Charles), las líneas rectas trazadas entre el cabo Charles al arrecife de Ashmore (East Island), los 10º de latitud Sur, los 109º de longitud Este, la isla de Navidad, los 2º de latitud Norte, los 94º de longitud Este, los 10º de latitud Norte y 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, solamente por lo que atañe a viajes efectuados por buques de vela.

8. La zona del Océano Pacífico del Sur, limitada por el Ecuador, el meri-

diano de los 130º de longitud Oeste, el paralelo de los 34º de longitud Sur y la costa de Australia, fuera de la jurisdicción territorial de esta última.

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

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

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

Artículo 29.

Servicio de recepción.

1. Buques de pasaje.

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

a) A bordo de todos los buques de pasaje de un tonelaje bruto inferior a 3.000 toneladas, el servicio de recepción se determinará por la Administración interesada.

b) A bordo de todos los buques de pasaje de un tonelaje bruto de 3.000 toneladas y más, el servicio de recepción será permanente.

La Administración de cualquier país queda autorizada a exceptuar de la obligación de la recepción permanente a todos los buques de pasaje que le pertenezcan, cuyo tonelaje bruto esté comprendido entre 3.000 y 5.500 toneladas, inclusive, durante un período no superior a un año desde la fecha en que entre en vigor el presente Convenio; con la salvedad que, durante el período de excepción, prestarán servicio en el aparato de recepción ocho horas diarias, cuando menos.

2. Buques de carga:

Todo buque de carga, obligado por el artículo 27 a ir provisto de una instalación radiotelegráfica, tendrá a bordo a un radiotelegrafista calificado, y, si no lleva autoalarma, a asegurar un servicio de recepción mediante un ra-

diotelegrafista acreditado o un radioescucha patentado, bajo las siguientes condiciones:

a) A bordo de los buques de carga de arqueo bruto inferior a 3.000 toneladas, la Administración de que se trate fijará el servicio de recepción.

b) A bordo de los buques de carga de arqueo bruto de 3.000 a 5.500 toneladas inclusas, el servicio de recepción será de ocho horas diarias, por lo menos.

c) Para los buques de carga de un arqueo bruto de más de 5.500 toneladas, el servicio de recepción será permanente.

La Administración de cualquier país podrá exceptuar a los barcos que le pertenezcan, comprendidos en el párrafo c), de la obligación del servicio permanente de recepción, durante un período que no exceda de un año, contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, con la condición de prestar servicio en el aparato receptor de ocho horas diarias, por lo menos, durante el período de excepción.

La Administración de un país cualquiera podrá igualmente exceptuar el servicio de recepción permanente a los buques que le pertenezcan, cuyo arqueo bruto sea superior a 5.500, e igual o inferior a 8.000 toneladas, durante otro período de un año, siempre que aseguren el servicio en el aparato receptor durante dieciséis horas diarias, cuando menos, en ese período de excepción.

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 actúen.

La recepción o escucha, cuyas horas determine la Administración interesada, se hará de preferencia 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 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 *auto-alarma* un aparato automático de llamada o alarma que llene las condiciones prescritas por el artículo 19, apartado 21, del Reglamento general anejo al Convenio radiotelegráfico internacional vigente.

5. Por *radiotelegrafista acreditado* se entenderá a toda persona que posea un certificado que cumpla las disposiciones del Reglamento general ane-

jo al Convenio radiotelegráfico internacional vigente.

6. Por *radioescucha patentado* se entiende a toda persona que tenga una patente de radioescucha proporcionada por la Administración.

Artículo 30.

Radioescuchas.

1. Ningún Gobierno contratante expedirá patente de radioescucha, sin haber comprobado previamente que el candidato es capaz:

a) De recibir y de comprender las señales de alarma, de socorro, de seguridad y de urgencia, cuando se transmitan en medio de series de otras señales.

b) De garantizar la recepción auditiva correcta de grupos de Código (mezclas 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) De 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 radiogoniómetros que son obligatorios por el artículo 47, satisfarán las siguientes condiciones:

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

2. El puente y la caseta de radiotelegrafía están 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). No obstante, si la instalación principal llena todas las condiciones de una instalación de soco-

rro (reserva), esta última no será obligatoria.

6. Las instalaciones principales y de socorro (reserva) podrán transmitir y recibir con las frecuencias (longitudes de onda) 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, cuando menos.

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

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 precitada.

10. Todos los elementos de la instalación de socorros (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 buque y para la canalización principal de electricidad. Se podrá poner rápidamente en funciones y usar durante seis horas seguidas, por lo menos.

El *alcance normal* de la instalación de socorro (reserva), según se ha definido en el precedente apartado 8, tendrá, cuando menos, 80 millas marinas para los buques obligados a man-

(*) Hasta disponer 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 (de buque a buque, en condiciones normales y de día) y la potencia del transmisor del buque en metros-amperios para 500 hilos-ciclos por segundo (600 metros):

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

M es la altura real de la antena, en su punto más elevado, en metros por encima de la línea de carga, y *A*, la corriente en amperios, medida en la base de la antena, tratándose de transmisores *B* o *A 2* modulados.

tener un servicio de recepción permanente, y de 50 millas marinas, por lo menos, para todos los demás buques. (**)

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 la recepción podrá verificarse con detector cristalino.

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

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

15. Cuando el buque esté en la 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 una vez cada veinticuatro horas, por lo menos. Cada día se mencionará en el cuadernillo de bitácora que ambas obligaciones se han cumplido.

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

17. El aparato radiogoniométrico, obligatorio por el artículo 47, será de funcionamiento eficaz, susceptible de recibir señales claramente perceptibles y de hacer marcaciones, de las que sea posible deducir el valor verdadero. Podrá recibir señales a las

frecuencias prescritas, para caso 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 reglamentadas por el Convenio radiotelegráfico internacional de Washington de 1927, y por los Reglamentos anejos, quedan hasta ahora y continúan sometidos a las disposiciones:

1) De este Convenio y de los Reglamentos anejos y de otros Convenios y Reglamentos que pudieran substituirlos en lo porvenir.

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

CAPITULO V

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Artículo 33.

Aplicación.

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

Artículo 34.

Avisos de peligro.

El Capitán de cualquier buque que se encuentre en presencia de hielo o de un derrelicto peligroso, o de un temporal tropical peligroso, o de cualquier otro peligro inmediato para la navegación, está obligado a informar a los buques que se encuentren en sus cercanías por todos los medios de comunicación de que disponga, así como a las autoridades competentes en el primer punto de la costa con el que pueda comunicar. Es conveniente que esa información se transmita de la manera expuesta en la regla XLVI.

Cada Administración tomará cuantas medidas crea necesarias para comprobar que el informe de los peligros definidos en el párrafo anterior se ponga rápidamente en conocimiento de los interesados y se transmita a las demás Administraciones a quienes importe.

La transmisión de mensajes referente a los peligros de que se trata, es gratuita para los buques interesados.

Artículo 35.

Servicios meteorológicos.

Los Gobiernos contratantes se com-

prometen a promover la centralización de informes de orden meteorológico por los buques en la mar, a hacerlos examinar, propagar y comunicar entre ellos con objeto de auxiliar a la navegación.

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

a) Prevenir a los buques contra vientos intensos, temporales tropicales o de otra clase, tanto por la transmisión de mensajes 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 acerca de las condiciones actuales del tiempo y de las previsiones.

c) Tomar medidas para que ciertos buques, especialmente designados, hagan observaciones meteorológicas y las transmitan a horas determinadas 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 buque a prevenir a los buques que se hallen en sus cercanías, cuando encuentren una intensidad de viento de 10 o más en la escala de Beaufort, intensidad ocho o más en la escala decimal.

Los informes previstos en los párrafos a) y b) del presente artículo se transmitirán en la forma indicada en los artículos 31 (apartados 1, 3 y 5) y en el 19 (apartado 25) del Reglamento general anejo al Convenio radiotelegráfico internacional de Washington, 1927, y durante la transmisión de informes meteorológicos, avisos y previsiones "a todos", todas las estaciones de a bordo se atenderán a las disposiciones del artículo 31 (apartado 2) de este Reglamento.

Las observaciones acerca del tiempo, dirigidas por los buques a los servicios meteorológicos nacionales, gozarán del beneficio de prioridad de transmisión, especificados en el artículo 3.º, Reglamentos adicionales, Convenio radiotelegráfico internacional de Washington, 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 mu-

(**) Véase la nota anterior.

tuos que haya entre los países interesados.

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

Artículo 36.

Búsqueda de hielos.—Derrelictos.

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

Los Gobiernos contratantes se comprometen a proporcionar 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 cercanías 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 derrelictos y para prestar asistencia a los buques y tripulaciones que la necesiten en la esfera de acción de los buques patrulleros.

Durante el resto del año, el estudio y la observación de los hielos continuarán, según las necesidades, y siempre habrá un buque disponible para buscar, destruir o eliminar derrelictos.

Artículo 37.

Patrullas de hielos.—Ejecución de los servicios y gastos.

Se invita al Gobierno de los Estados Unidos a continuar desempeñando estos tres servicios: Búsqueda o patrulla de hielos, estudio y observación del régimen de hielos, destrucción y eli-

minación de derrelictos. Los Gobiernos contratantes, que estén especialmente interesados en esos servicios, y cuyos nombres se exponen a continuación, se comprometen a contribuir a los gastos de entretenimiento y ejecución de esos servicios en las siguientes proporciones:

	<i>Tanto por ciento.</i>
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 So- cialistas Soviéticas.....	1

Cada Gobierno contratante está facultado para cesar de contribuir a los gastos de entretenimiento y ejecución de estos servicios después de 1.º de Septiembre de 1932. Sin embargo, el Gobierno contratante que use esa 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 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 sus intenciones lo más tarde el 1.º de Marzo de 1932, y lo mismo cada año siguiente.

Si en cualquier tiempo el Gobierno de los Estados Unidos no tuviera ya deseos de efectuar los 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 contratantes que contribuyan a los gastos de los tres servicios precitados, tendrán derecho de 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 cercanías 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 le velocidad durante la noche o a modificar su derrota para separarse bien de la zona peligrosa.

Artículo 39.

Derrota en el Atlántico del Norte.

La práctica de seguir derrotas definidas para la travesía del Atlántico del Norte, en uno u otro sentido, ha contribuido a la seguridad de la vida humana en el mar, pero los resultados de utilizar esas derrotas deberán ser objeto de investigaciones y estudios más profundos que permitiesen aportar a la práctica actual las modificaciones cuya necesidad acusase la experiencia.

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

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

La Administración que dirija el servicio de vigilancia de los hielos queda invitada a denunciar a la Administración interesada todo buque cuya presencia se compruebe fuera de una derrota regular, reconocida y anunciada o que atraviese los bancos

de pesca precisados, o que yendo a los Estados Unidos o viniendo de ellos atravesase regiones donde existan, o se suponga que existen, hielos que ofrezcan peligros.

Artículo 40.

Reglamento de abordajes.

Los Gobiernos contratantes acuerdan que las modificaciones del Reglamento internacional para evitar los abordajes en la mar, que figuran en el anexo II, ~~de~~ convenientes y deberán introducirse. Se ruega al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte que transmita los detalles completos de estas modificaciones a los demás Gobiernos que han adoptado el Reglamento internacional para evitar abordajes en 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 de 1 de Julio de 1931.

Artículo 41.

Órdenes del timón.

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.

Queda prohibido en todos los buques el empleo de una señal internacional de socorro, así como el uso de una señal que pueda confundirse con una señal internacional de socorro, salvo cuando se trate de anunciar que un buque esté en peligro.

Artículo 43.

Señales de alarma, de socorro y de urgencia.

Solamente emplearán las señales de alarma y de socorro los buques que se encuentren en grave e inminente

peligro, necesitando inmediato auxilio. En cualquier otro caso en que se necesite asistencia, o en que un buque desee anunciar que le será necesario dar ulteriormente la señal de alarma o de socorro, se hará uso de la señal urgente (XXX) prevista por el Convenio radiotelegráfico internacional de Washington, 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 hacerlo saber a todas las estaciones interesadas, de acuerdo con el Convenio radiotelegráfico vigente.

Artículo 44.

Velocidad de transmisión de los mensajes de socorro.

La velocidad de transmisión de los mensajes en caso de peligro, urgencia o seguridad, no pasará de 16 palabras por minuto.

Artículo 45.

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 apartados 3 y 4 del presente artículo.

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

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

4. Un Capitán queda libre de la obligación impuesta por el apartado 1 del presente artículo y, si su buque ha sido objeto de requisición, de la indicada en el apartado 2 del propio artículo, si un buque que haya llegado al lugar donde se encuentren las personas en

peligro le comunica que ya no se necesita auxilio.

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

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

Artículo 46.

Farol de señales.

Todos los buques de un arqueo bruto superior a 150 toneladas que efectúen viajes internacionales, llevarán a bordo un farol de señales que sea eficaz.

Artículo 47.

Radiogoniómetro.

Todo buque de pasaje de 5.000 toneladas de arqueo bruto y más, tendrá que proveerse de un radiogoniómetro (radio-aguja) de un modelo aprobado según las disposiciones del artículo 31 del presente Convenio.

Artículo 48.

Tripulación.

Los Gobiernos contratantes se obligan, por lo que atañe a sus buques nacionales, a conservar o, si fuera necesario, a adoptar todas las medidas que tengan por objeto verificar que, desde el punto de vista de la seguridad en la mar, todos los buques llevan a bordo una tripulación suficiente en número y calidad.

CAPITULO VI

CERTIFICADOS

Artículo 49.

Expedición de certificados.

Se expedirá un certificado, llamado "Certificado de seguridad", después de la inspección y visita a todo buque que satisfaga de un modo efectivo 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 a la vigencia de las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos anejos a los que estén sometidas y al otorgamiento de excepciones que se les puedan conceder, se llevará a cabo por agentes del país en que el buque esté inscrito. No obstante, el Gobierno de cada país podrá confiar la inspección y la visita de los buques del mismo país, sea a peritos nombrados al efecto, sea a organismos reconocidos por él. En todo caso el Gobierno interesado garantiza completamente la integridad y la eficacia de la inspección 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 todo caso, este último asumirá la plena responsabilidad del certificado.

Artículo 50.

Expedición de un certificado por otro Gobierno.

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

Artículo 51.

Forma de los certificados.

Todos los certificados se redactarán

en el idioma o en los idiomas oficiales del país en que se expidan.

La forma de los certificados estará de acuerdo con los modelos de la regla 47. La parte impresa de esos modelos reglamentarios se reproducirá exactamente y las indicaciones manuscritas de los certificados expedidos o de las copias certificadas conformes se escribirán en números romanos o en cifras árabes.

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

Artículo 52.

Duración de la validez de los certificados.

Los certificados no se expedirán para una duración superior a doce meses.

Si en la fecha de expiración de 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, con todo, más que para que el buque pueda acabar su viaje, con destino a su propio país, y solamente cuando esa medida parezca oportuna y razonable.

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

Artículo 53.

Admisión de certificados.

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

Artículo 54.

Comprobación.

Todo buque que posea un certificado expedido en virtud del artículo 49 o del artículo 50 está sujeto, en los puertos de los demás Estados contratantes, a la comprobación de funcionarios debidamente autorizados por los Gobier-

nos respectivos, dentro de los límites que permitan verificar que existe a bordo un certificado vigente, y si es preciso, que el buque puede navegar según las indicaciones esenciales del certificado, es decir, que se encuentre en situación de hacerse a la mar sin peligro para el pasaje y la dotación.

Si tal verificación diera lugar a una intervención cualquiera, el funcionario verificador informará inmediatamente al 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 podrá reclamar beneficios del presente Convenio en provecho de un buque que no posea un certificado regular no caducado.

Artículo 56.

Suplemento del certificado.

Si durante un viaje especial, el número de personas presentes a bordo (tripulación y pasajeros) fuese inferior al número máximo que el buque está autorizado a transportar, y si, en consecuencia, de acuerdo con las prescripciones del presente Convenio, puede el buque llevar a bordo un número de embarcaciones de salvamento inferior al inscrito en el certificado, los funcionarios o las otras personas autorizadas y mencionadas en los precedentes artículos 49 y 52 podrán expedir un suplemento.

Este suplemento mencionará, que en las circunstancias de que se trate, no se ha derogado ninguna de las disposiciones del presente Convenio. Irá anejo al certificado y le substituye, 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.

Quando 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 prevenga la adopción de una disposición especial, cualquiera Administración podrá aceptar, como substitutivo, 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 trata 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.

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 especiales o extractos oficiales de informes de que puedan disponer, en la extensión en que esos documentos acusen 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 los informes y ponerlos en conocimiento de los demás Gobiernos.

Artículo 59.

Medidas adoptadas después de un Acuerdo.

Cuando el presente Convenio provea la posibilidad de adoptar una medida después de un Acuerdo entre todos los Gobiernos contratantes o solamente 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 pudiera hacer alguno de los Gobiernos contratantes para realizar semejantes medidas y, por otra parte, de informar a los otros Gobiernos contratantes del resultado de la consulta así hecha.

Artículo 60.

Tratados y Convenios anteriores.

1. El presente Convenio reemplaza y anula el Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el 20 de Enero de 1914.

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 los plazos que se les asigne, y por lo que respecta:

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

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

Si, no obstante, tales Tratados, Convenios o Acuerdos estuvieran en oposición con las disposiciones del presente Convenio, prevalecerán las disposiciones de este último.

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

2. En fechas y lugares que puedan concurrir 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 exprese su deseo, después de cinco años de vigencia del presente Convenio.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 62.

Aplicación a las Colonias, etc.

1. En el acto de la firma de la ratificación o de la adhesión, o más tar-

de mediante declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, un Gobierno contratante podrá notificar su intención de aplicar el presente Convenio a todas sus Colonias, Protectorados o países que estén bajo su soberanía o mandato, o en alguno de ellos. El presente Convenio deberá aplicarse a todos los territorios indicados en esa declaración, dos meses después de la fecha en que se reciba, pero a falta de declaración, el presente Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios.

2. En todo tiempo, por declaración escrita dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, un Gobierno contratante podrá dar a conocer su propósito de hacer cesar la aplicación del presente Convenio en todas sus Colonias, territorios de Ultramar, Protectorado 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, cuando menos, de acuerdo con las disposiciones del apartado anterior. En ese caso, el Convenio cesará de aplicarse en todos los territorios mencionados un año después de la fecha de la recepción de esta declaración por el Gobierno 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 anunciará a los demás Gobiernos contratantes la aplicación del presente Convenio a cualquier Colonia, territorio de Ultramar, Protectorado o territorio bajo su soberanía o mandato, de acuerdo con las disposiciones del apartado 1 del presente artículo, y la cesación de tal aplicación, según las disposiciones del apartado 2, especificando en cada caso la fecha a partir de la cual el presente Convenio empezará a aplicarse o cesará.

Artículo 63.

Textos auténticos.—Ratificación.

El presente Convenio, cuyos textos, en francés y en inglés, son ambos auténticos, llevan la fecha de hoy.

El presente Convenio tendrá que ratificarse.

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

Artículo 64.

Adhesión.

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

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

Un Gobierno que se proponga adherirse al presente Convenio, pero que desee agregar una zona a las especificadas en el anejo del artículo 28, deberá, antes de notificar su adhesión, manifestar ese deseo al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, para que, a su vez, lo comunique a todos los Gobiernos contratantes. Si todos los Gobiernos contratantes acusan conformidad con la demanda, dicha zona se agregará a las mencionadas en el precitado anejo, cuando el Gobierno de que se trate notifique su adhesión.

Artículo 65.

Fecha de la vigencia.

El presente Convenio entrará en vigor el 1 de Julio de 1931, entre los Gobiernos que en esa fecha hayan depositado su ratificación, siempre que, cuando menos, cinco ratificaciones estén depositadas en el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte. Si en esa fecha no se hubieran depositado cinco ratificaciones, el presente Convenio entrará en vigor tres meses después de la fecha del depósito de la quinta ratificación. Las ratificaciones depositadas después de 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 hará mediante notificación escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y

Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos contratantes de todas las denuncias recibidas y de la fecha en que hayan llegado a su poder.

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

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han puesto su firma a continuación.

Hecho en Londres, hoy, trigésimo primer día del mes de Mayo, 1929, en un solo ejemplar que se depositará en los Archivos del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, que remitirá copias certificadas, conformes, a todos los Gobiernos signatarios.

(Siguen las firmas.)

ANEJO I

REGLAMENTO

Construcción.

REGLA I

Definiciones.

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

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

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

3. *Manga del buque* es la anchura máxima medida en la línea de máxima carga de subdivisión o por debajo de ella, al exterior de las cuadernas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLA II

Eslora inundable.

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

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

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

REGLA III

Permeabilidad.

1. Las hipótesis de la regla II se refieren a las permeabilidades de los volúmenes limitados por encima de la línea de suprinmersión.

En la determinación de las esloras inundables se adopta una permeabilidad media uniforme para el conjunto

de cada una de las siguientes partes del buque, limitadas por encima de la línea de suprinmersión:

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

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

$$90 + 12 \cdot 5 \left(\frac{a-c}{v} \right)$$

en la cual

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

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

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

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

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

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

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

en la que:

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

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

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

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

REGLA IV

Eslora admisible de los compartimientos.

1. Coeficiente de subdivisión. La eslora 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 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 aumente la eslora del buque.

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

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

L en metros:

$$A = \frac{58,2}{L-60} + 0,18 \quad (L=131 \text{ y más.})$$

L en pies:

$$A = \frac{190}{L-198} + 0,18 \quad (L=430 \text{ y más.}) \quad \dots (I)$$

L en metros:

$$B = \frac{30,3}{L-42} + 0,18 \quad (L=79 \text{ y más.})$$

L en pies:

$$B = \frac{100}{L-138} + 0,18 \quad (L=260 \text{ y más.}) \quad \dots (II)$$

2. Criterio de servicio: Para un buque de eslora dada, el coeficiente de subdivisión apropiado queda determinado con ayuda del valor del criterio

de servicio (llamado a continuación criterio), dado por las fórmulas (iii) y (iv) expuestas a continuación, en las cuales:

C_s = criterio.

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

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

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

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

PI = producto KN.

N = número de pasajeros que consta en el certificado.

K = 0,056 L, si L, y V están medidos en metros y en metros cúbicos, respectivamente (0,6 L 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 total real, destinado al pasaje, por encima de la línea de suprinmersión, se podrá tomar para PI el valor menor de los dos, siempre que no sea inferior a los dos tercios de KN.

Si PI es mayor que P, se tendrá

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_I}{V + P_I - P} \dots \dots (III)$$

y en los demás casos

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

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

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

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

Si el coeficiente F es menor que 0,40 y se ha comprobado, a satisfac-

ción de la Administración, que es prácticamente imposible adoptar ese coeficiente para un compartimiento del espacio de máquinas del buque de que se trate, la subdivisión de ese compartimiento podrá determinarse con un coeficiente mayor, siempre que no sea superior a 0,40.

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

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \quad (L \text{ en metros}) = \\ = \frac{9382 - 26L}{34} \quad (L \text{ en pies.})$$

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

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

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

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

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

REGLA V

Reglas especiales de la subdivisión.

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

Si uno de los dos compartimientos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

REGLA VI

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

1. Todo buque llevará un mamparo de proa o de abordaje, que será estanco hasta la cubierta de mamparos estancos. Ese mamparo se colocará a una distancia de la perpendicular de proa igual, por lo menos, al 5 por 100 de la eslora del buque y, cuando más, a 3,05 metros (10 pies), más 5 por 100 de la eslora del buque.

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

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

dad del buque por lo que atañe a la subdivisión.

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

REGLA VII

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

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

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

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

4. Cualquiera que sea la posición de las marcas de las líneas de carga de subdivisión, no se cargará nunca a un buque hasta sumergir la línea de carga que corresponda a la estación y a la región del Globo, trazada de acuerdo con las reglas nacionales de franco bordo que estén reconocidas.

REGLA VIII

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

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

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

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

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

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

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

6. Los tanques o cisternas que contengan líquidos, y que formen una parte de la subdivisión del buque, se probarán para verificar su estanqueidad con una carga de agua correspondiente a la línea de máxima carga de subdivisión, o a los dos tercios de la distancia comprendida entre la parte superior de la quilla y la línea de suprimersión, por el través de la cisterna, tomando la mayor de esas cargas, sin que la altura sobre la parte superior del tanque sea en ningún caso menor que 0,92 metros (3 pies).

REGLA IX

Agujeros en los mamparos estancos.

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

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

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

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

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

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

b) Por debajo de la línea de suprimersión se podrá atravesar el mamparo de abordaje por un tubo, cuando más, para el servicio del líquido contenido en el tanque de proa, siempre que el tubo vaya provisto de una válvula de cierre, de tornillo, que se pueda maniobrar desde un punto situado por encima de la cubierta de mamparos estancos, encontrándose la válvula propiamente dicha fija al mamparo de abordaje en el interior de los raseles de proa.

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

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

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

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

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

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

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

e) Cuando una puerta deba cerrarse mediante un manantial de energía, desde un punto central de maniobra, el

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

f) Las puertas de cualquier clase llevarán indicadores de apertura que permitan comprobar si las puertas están abiertas o cerradas desde cualquier punto de maniobra, distinto del sitio en que se 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, se encuentren por lo menos a 2,13 metros (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de subdivisión. Tales puertas no se admitirán en las partes y locales indicados del buque, por debajo de esa cubierta.

b) Se podrán admitir puertas estancas de bisagras, de construcción satisfactoria, en los mamparos de entrepuente que 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. Las puertas se cerrarán antes de la salida y se mantendrán cerradas durante todo el viaje. La hora de su apertura a la llegada a puerto, y de su cierre antes de salir de él, se inscribirán en el cuadernillo de bitácora reglamentario. Cuando exista el propósito de instalar puertas de ese género, su número y el detalle de sus disposiciones serán objeto de un examen especial por la Administración, que exigirá a los Armadores un certificado de la absoluta necesidad de esas puertas.

8. Todas las demás puertas estancas serán de corredera.

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

subdivisión, se aplicarán las siguientes reglas:

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

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

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

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

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

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

c) El empleo de un manantial de energía se exigirá igualmente para la maniobra de las puertas existentes en los pasillos que conducen a las cámaras frigoríficas, siempre que los pasillos atraviesen más de un mamparo transversal principal estanco, y si los umbrales de las puertas están a menos de 2,13 metros (siete pies) por encima de la línea de máxima carga de subdivisión.

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 cuando haya imperiosa necesidad. Al volverlos a poner en su sitio, se tomarán precauciones para restablecer 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 exige. En este caso, estarán siempre listas para cerrarse inmediatamente.

12. Si a través de los mamparos

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

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 externo por debajo de la línea de suprimersión.

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

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

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

d) Si en un entrepuente, el borde

inferior de la abertura de uno cualquiera de los portillos indicados en el apartado b) precedente, queda por debajo de una línea trazada paralelamente a la intersección de la cubierta de subdivisión con el costado, y teniendo su punto más bajo a 1,37 metros (4,5 pies) más 2,5 por 100 de la manga del buque por encima de su flotación, todos los portillos de ese entrepuente se cerrarán de una manera estanca y con llave, antes que el buque salga del puerto, y no se abrirán durante la navegación.

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

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

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

a) reglamentariamente deban ser cerrados;

b) estén situados dentro de la octava parte de la eslora del buque, a partir de la perpendicular de proa;

c) ocupen las posiciones definidas en el apartado 2 b) precedente;

d) no sean accesibles durante la navegación;

e) estén en locales dedicados al alojamiento de marineros y foganeiros;

f) estén en locales destinados al alojamiento de pasajeros de entrepuente.

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

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

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

7. No se pondrá ningún portillo de ventilación automática en el cos-

tado del buque por debajo de la línea de suprimersión, sin permiso especial de la Administración.

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

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

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

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

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

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

12. Las aberturas internas de los vertederos de ceniza, de porquería, etcétera, llevarán una tapa eficaz.

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

REGLA XI

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

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

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

REGLA XII

Construcción y pruebas iniciales de las cubiertas estancas.

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

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

REGLA XIII

Maniobras e inspecciones periódicas de las puertas estancas, etc.

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

Las puertas estancas, incluyendo los mecanismos y los indicadores que a

ellas se refieran, así como las válvulas cuyo cierre sea necesario para asegurar la estanqueidad de un compartimiento, se inspeccionarán periódicamente en la mar, por lo menos, una vez por semana.

REGLA XIV

Inscripciones en el cuadernillo de bitácora reglamentario.

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

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

REGLA XV

Dobles fondos.

1. Los buques cuya eslora sea por lo menos igual a 61 metros (200 pies) e inferior a 76 metros (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 la mayor proximidad posible de él, cuando menos.

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

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

Esta protección se considerará como satisfactoria si ningún punto de la línea de intersección de la arista exterior de la plancha del costado con el forro exterior no caiga por debajo de un plano horizontal que pase por el

punto de intersección en la parte externa de las cuadernas, de la cuaderna maestra con una diagonal inclinada 25° respecto a la horizontal, trazada por el vértice inferior externo del rectángulo circunscrito a la sección principal.

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

REGLA XVI

Mamparos contra incendios.

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

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

Los nichos, 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 adyacentes contra incendios, en una superestructura cualquiera, será en general igual a 40 metros (131 pies) a lo más.

REGLA XVII

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

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

2. La cubierta de subdivisión, u otra cubierta que esté encima, será

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

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

REGLA XVIII

Evacuación de los compartimientos estancos.

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

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

REGLA XIX

Bombas.

Buques de vapor:

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

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

2. Además de la bomba ordinaria de bodega, activada por la máquina principal, o de la bomba independiente que la reemplace, habrá dos bombas independientes de bodega, activadas por un manantial de energía. Sin embargo, en los buques de menos de 91,50 metros (300 pies) de eslora, con criterio numérico inferior a 30, se podrá reemplazar a una de las bombas independientes por dos bombas eficientes de mano o por una bomba

portátil movida por una fuente de energía.

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

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

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

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

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

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

8. a) La tubería de las bombas

necesarias para el achique de los compartimientos de máquinas o de las bodegas de carga, será completamente distinta de la tubería empleada para el relleno o achique de los compartimientos de agua o de combustible líquido

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

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

10. La disposición de la tubería de bodegas y de la tubería del lastre, no permitirá que el agua pase de la mar o del lastre en los compartimientos de máquinas o en las bodegas de carga, ni de un compartimiento a otro. En particular, se tomarán medidas para evitar que una bodega empleada para agua, con aspiraciones en la tubería de bodega y en la del lastre, no pueda inadvertidamente llenarse de agua de mar cuando se utilice como bodega de carga, o vaciarse por el tubo de bodega cuando contenga lastre líquido.

11. Se tomarán medidas para que si se acaba de llenar un compartimiento servido por un tubo de aspiración de bodega, no se inunde otro compartimiento, caso de averiarse el tubo de aspiración de que se trata por el aborraje o varada. Para ello, si en un punto de su recorrido, el tubo está 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, una válvula de una sola dirección, o una compuerta de vástago roscado, que pueda maniobrarse desde un punto situado encima de la cubierta de mamparos estancos.

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

corro, será independiente de la principal e irá dispuesta para que la bomba de socorro pueda aspirar en un compartimiento cualquiera, caso de inundarse.

Buques de motor:

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

REGLA XX

Marcha atrás.

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

REGLA XXI

Aparato auxiliar de gobierno.

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

REGLA XXII

Inspecciones iniciales y subsiguientes 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, singularmente una inspección en seco de la obra viva y una visita exterior e interior de las calderas. Esta inspección permitirá comprobar que el buque, desde el punto de vista de las disposiciones generales, del material y escantillones del casco, de las calderas y sus accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, de los aparatos de salvamento y

del armamento, responde completamente a las descripciones del presente Convenio y de los Reglamentos de detalles dictados para su aplicación por el Gobierno del Estado de que depende, 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 a que se le destine, y que, por otra parte, responde a las prescripciones del presente Convenio y a las de los Reglamentos de detalle dictados para la aplicación por el Gobierno del Estado de que dependa el buque.

c) Una inspección general o parcial, según el caso, se llevará a cabo cada vez que un accidente se produzca o que se note un defecto que 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 sufra 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 el material empleado y los procedimientos de ejecución que se hayan adoptado son completamente satisfactorios, y que el buque, por todos conceptos, responde a las prescripciones del presente Convenio y a las de los Reglamentos de detalle dictados para su aplicación por el Gobierno de que dependa el buque.

3. Los Reglamentos de detalle mencionados en el apartado 2 precedente fijan las reglas que deben observarse para las pruebas hidrostáticas antes y después de entrar en servicio, aplicables a las calderas principales y auxiliares, a sus accesorios, a las tuberías de vapor, depósitos de alta presión y depósitos de combustible líquido para motores de combustión interna. Deberán 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 (tres pulgadas) de diámetro interior, deberán sufrir con éxito una prueba hidráulica antes de entrar en servicio. Los tubos de vapor de más de 76 milímetros (tres pulgadas) de diámetro interior, se someterán a ensayos hidráulicos periódicos.

REGLA XXIII

Prescripciones referentes a las modificaciones hechas en el buque entre las inspecciones.

Una vez 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 los botes.

Los modelos reglamentarios de botes se clasifican como sigue:

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

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

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

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

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

REGLA XXV

Botes salvavidas de la clase I.

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

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

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

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

a) Botes salvavidas con flotadores solamente interiores.

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

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

b) Embarcaciones de salvamento con flotadores exteriores e interiores.

La flotabilidad interior de una embarcación de madera de este tipo se asegurará mediante cajas estancas de aire, con un volumen total igual, cuando menos, a 7 ½ por 100 de la capacidad cúbica de la embarcación.

Los flotadores externos 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 substancia, en trozos sueltos sin cohesión propia, ni los que requieran una insuflación de aire.

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

La flotabilidad de una embarcación metálica de este tipo no será 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 aumentará en consecuencia.

REGLA XXVI

Embarcaciones de la clase II.

Las embarcaciones de la clase II cumplirán las siguientes condiciones:

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

	Decímetros cúbicos.	Pies cúbicos ingleses.
Cajas estancas.....	43	1,5
Flotadores externos (si son de corcho).	a	0,3

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 granos, o por cualquiera otra substancia en trozos sueltos sin cohesión propia, ni flotadores que requieran una insuflación de aire.

Cuando los flotadores no sean de corcho, su volumen e instalación proporcionarán al bote una flotabilidad 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 aseguren una flotabilidad igual, por lo menos, a la de una embarcación de madera.

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

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

ESLORA DEL BOTE SALVAVIDAS		FRANCO BORDO MÍNIMO	
Metros.	Pies Ingleses.	Millímetros.	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 cubierta y amuradas estancas, fijas o plegables.

1) 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 o pozo estará, por encima de la flotación en carga, a una altura cuando menos igual en todos sus puntos al $\frac{1}{2}$ por 100 de la eslora de la embarcación. Ese límite se aumentará hasta el $1\frac{1}{2}$ por 100 en las extremidades del pozo.

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

II) Embarcaciones de cubierta corrida:

El franco bordo mínimo de la embarcación de este tipo es indepen-

diente de su eslora y no depende más que de su profundidad. Las medidas se toman a la mitad de la eslora de la embarcación y verticalmente, desde la parte superior de la cubierta en el costado hasta la parte inferior del tablón de aparadura para la profundidad y hasta la flotación en carga para el franco bordo.

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

PROFUNDIDAD DEL BOTE SALVAVIDAS		FRANCO BORDO MÍNIMO	
Millímetros.	Pulgadas Inglesas.	Millímetros.	Pulgadas Inglesas.
310	12	70	$2\frac{3}{4}$
460	18	95	$3\frac{3}{4}$
610	24	130	$5\frac{1}{8}$
760	30	165	$6\frac{1}{2}$

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

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

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

REGLA XXVII

Botes de motor.

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

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

b) Tendrán un repuesto suficiente de combustible y se mantendrá siempre lista para utilizarla.

c) El motor y sus accesorios irán convenientemente encerrados, para asegurar sus funciones en condiciones desfavorables de tiempo y se podrá

dar marcha atrás en las mismas condiciones.

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

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

REGLA XXVIII.

Balsas de salvamento.

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

a) Será de material y de construcción aprobados.

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

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 sujeto con anillos alrededor de las paredes externas.

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

f) No tendrá menos de 85 centímetros cúbicos (tres pies cúbicos) de cajas de aire o de flotadores equivalentes para cada persona que pueda llevar.

g) Tendrá una superficie de cubierta de 3.720 centímetros cuadrados (cuatro pies cuadrados), por lo menos, para cada persona que pueda llevar, y las personas transportadas deberán estar efectivamente fuera del agua.

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

REGLA XXIX.

Aparatos flotantes.

Un aparato flotante, sea un banco, una silla flotante de cubierta o cualquier otro, se considerará, por lo

atañe a la flotabilidad, como correspondiente al número de personas que resulte de dividir el número de kilogramos de hierro que pueda soportar en agua dulce por 14,5 (equivalente al peso en libras dividido por 32). Si se emplea aire para obtener la flotabilidad del aparato, no será necesaria una insuflación antes de usar el aparato en caso de urgencia.

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

Cada aparato flotante que se prueba llenará las siguientes condiciones:

1. Será de material y de construcción aprobados.
2. Será utilizable y estable, cualquiera que sea la superficie sobre la cual flota.
3. Tendrá dimensiones, resistencia y peso tales que se pueda maniobrar sin auxilio de aparatos mecánicos y, si fuera necesario, echar a la mar, sin averías, desde la cubierta del buque donde se encuentre.
4. Las cajas de aire o los flotadores equivalentes se acondicionarán tan cerca como sea posible de los costados del aparato.
5. Llevará un cabo o pasamano sujeto con argollas alrededor de las paredes exteriores.

REGLA XXX.

Capacidad cúbica de los botes salvavidas de la clase I.

1. La capacidad cúbica de una embarcación de salvamento de la clase I se calculará por la fórmula de Simpson (Stirling) o por cualquier otro método que proporcione el mismo grado de exactitud. La capacidad de una embarcación de popa cuadrada se determinará como si fuese aguda.
2. A título de indicación, la capacidad de metros (o pies ingleses) cúbicos de una embarcación, calculada con la ayuda de la regla de Simpson, puede considerarse como dada por la fórmula

$$\text{Capacidad} = \frac{l}{12} \times (4A + 2B + 4C)$$

en la que l designa la eslora de la embarcación medida en metros (o pies ingleses) en el interior del forro de madera o planchas, de roda o codaste. Si se trata de una embarcación de popa cuadrada, la eslora se medirá hasta la cara interna del yugo.

A, B y C designan, respectivamente, las áreas de las secciones transversales, a la cuarta parte de la eslora des-

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

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

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

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

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

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

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

5. Si la profundidad de la embarcación es mayor que 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 profundidad real, hasta ~~en~~ un experimento a flote, llevando a bordo al indicado número de personas, provistas todas ellas de sus chalecos salvavidas, haya permitido determinar definitivamente el número.

6. Cada Administración, mediante fórmulas convenientes, fijará un límite del número de personas en las embar-

caciones de extremos muy finos y en las que presentan formas muy llenas.

7. Cada Administración se reserva el derecho de atribuir a una embarcación una capacidad igual al producto por 0,6 de las tres dimensiones, si se reconoce que este procedimiento de cálculo no da resultado aproximado por exceso. Las dimensiones se entenderán entonces medidas en las siguientes condiciones:

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

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

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

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

8. La capacidad cúbica de una embarcación de motor se deduce de la capacidad bruta, 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 las embarcaciones de la clase II.

1. La superficie de la cubierta de una embarcación que la tenga se determinará como se indica a continuación o por cualquier otro método que proporcione una exactitud de la misma clase. La misma regla se aplicará para la determinación de la superficie comprendida en el interior de la amurada rígida de una embarcación de la clase II a).
2. A título de indicación, el área de la superficie en metros (o en pies ingleses) cuadrados de una embarcación puede considerarse dada por la fórmula

$$\text{Capacidad} = \frac{l}{12} \times (2a + 1,5b + 4c + 1,5d + 2e)$$

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

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

subdivisiones extremas; c, al punto medio de la eslora; b y d, a los puntos intermedios).

REGLA XXXII

Marcas de los botes, balsas de salvamento y aparatos flotantes.

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

La inscripción del número de personas en las 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 pueda recibir una embarcación de uno de los modelos reglamentarios es igual al máximo número entero contenido en el cociente de la capacidad en metros (o pies) cúbicos o del área en metros (o pies) cuadrados de la embarcación, por el valor reglamentario de la capacidad unitaria o del área 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
	En metros cuadrados.	En pies cuadrados ingleses.
Superficies unitarias		
Clase II	0,325	3,5

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

La Administración que haya hecho

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

REGLA XXXIV

Limites de la capacidad.

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

Este número se reducirá:

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

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

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

REGLA XXXV

Colocación y peso de las personas

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

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

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

REGLA XXXVI

Armamento de las embarcaciones y de las balsas de salvamento.

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

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

b) Dos espiches para cada orificio de desagüe (no hacen falta espiches para los orificios de desagüe provistos de válvulas automáticas convenientes).

un vertedero y un balde de hierro galvanizado.

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

d) Dos hachetas.

e) Un farol provisto de aceite y accesorios.

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

g) Una aguja eficaz.

h) Un pasamanos sujeto al exterior con argollas.

i) Un ancla flotante.

j) Una boza.

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

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

m) Un recipiente estanco, con un vaso sujeto a él con una trinca, conteniendo un litro (un cuarto inglés) de agua dulce por persona.

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

o) Quinientos gramos (una libra inglesa) de leche condensada por persona.

p) Una caja adecuada para material menudo de armamento.

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

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

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

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

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

Cada Administración fijará las condiciones de alcance y de potencia a

las que deberá satisfacer la instalación radiotelegráfica.

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

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

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

- a) Cuatro remos.
- b) Cinco toletes.
- c) Una señal 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 impermeable 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 trínca, conteniendo un litro (un cuarto inglés) de agua dulce por persona.
- i) Por lo menos una docena de señales rojas automáticas y una caja de cerillas, todo ello en recipientes estancos.

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

REGLA XXXVII

Instalación y maniobra de los botes y balsas salvavidas.

1. Salvo las prescripciones de la regla XXXVIII, las embarcaciones de salvamento podrán colocarse una encima de otra, o bajo ciertas condiciones que podrá imponer la Administración,

una dentro de otra. Sin embargo, cuando haya que levantar las embarcaciones así dispuestas, antes de echarlas al agua, no se admitirán más que si se ha previsto un aparato mecánico de motor para elevarlas.

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

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

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

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

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

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

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

9. Las embarcaciones sujetas a los pescantes tendrán sus aparejos listos para prestar servicio y se tomarán medidas para que queden rápidamente libres de esos aparejos, sin que sea necesario que la maniobra sea simultánea en los dos.

10. Cuando un juego de pescantes sirva para más de un bote, habrá apa-

rejos diferentes para cada bote si las betas son de cañamo, pero no serán necesarios pescantes distintos, cuando se utilicen betas metálicas con un dispositivo metálico para cobrarlas. Los aparatos que se empleen permitirán echar al agua las embarcaciones con orden y rapidez.

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

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

REGLA XXXVIII

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

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

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

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.

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

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

REGLA XXXIX

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

El cuadro que se incluye a conti-

nuación determina según la eslora del buque:

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

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

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

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

ESLORA REGISTRADA DEL BUQUE		(A)	(B)	(C)		(D)	
		Número mínimo de juegos de pescantes.	Número reducido de juegos de pescantes que puede permitirse excepcionalmente.	Capacidad mínima de las embarcaciones salvavidas.		Capacidad mínima de las embarcaciones salvavidas.	
Metros.	Pies Ingleses.			Metros cúbicos.	Pies cúbicos Ingleses.	Metros cúbicos.	Pies cúbicos Ingleses.
31 y menos de 37	100 y menos de 120	2	2	28	980	11	400
37 — 43	120 — 140	2	2	35	1.220	17	600
43 — 49	140 — 160	2	2	44	1.550	24	850
49 — 53	160 — 175	3	3	53	1.880	33	1.150
53 — 58	175 — 190	3	3	63	2.390	37	1.300
58 — 63	190 — 205	4	4	78	2.740	41	1.450
63 — 67	205 — 220	4	4	94	3.330	45	1.600
67 — 70	220 — 230	5	4	110	3.900	48	1.700
70 — 75	230 — 245	5	4	129	4.560	52	1.850
75 — 78	245 — 255	6	5	144	5.100	60	2.100
78 — 82	255 — 270	6	5	160	5.640	68	2.400
82 — 87	270 — 285	7	5	175	6.190	76	2.700
87 — 91	285 — 300	7	5	196	6.930	85	3.000
91 — 96	300 — 315	8	6	214	7.550	94	3.300
96 — 101	315 — 330	8	6	235	8.290	105	3.700
101 — 107	330 — 350	9	7	255	9.000	116	4.100
107 — 113	350 — 370	9	7	273	9.630	125	4.400
113 — 119	370 — 390	10	7	301	10.650	133	4.700
119 — 125	390 — 410	10	7	331	11.700	144	5.100
125 — 133	410 — 435	12	9	370	13.060	156	5.500
133 — 140	435 — 460	12	9	408	14.430	170	6.000
140 — 149	460 — 490	14	10	451	15.920	185	6.550
149 — 159	490 — 520	14	10	490	17.310	201	7.100
159 — 168	520 — 550	16	12	530	18.720	217	7.650
168 — 177	550 — 580	16	12	576	20.350		
177 — 186	580 — 610	18	13	620	21.900		
186 — 195	610 — 640	18	13	671	23.700		
195 — 204	640 — 670	20	14	717	25.350		
204 — 213	670 — 700	20	14	766	27.050		
213 — 223	700 — 730	22	15	808	28.560		
223 — 232	730 — 760	22	15	854	30.180		
232 — 241	760 — 790	24	17	908	32.100		
241 — 250	790 — 820	24	17	972	34.350		
250 — 261	820 — 853	26	18	1.031	36.450		
261 — 271	853 — 890	26	18	1.097	38.750		
271 — 282	890 — 925	28	19	1.160	41.000		
282 — 293	925 — 960	28	19	1.242	43.880		
293 — 303	960 — 995	30	20	1.312	46.350		
303 — 314	995 — 1.030	30	20	1.380	48.750		

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

Nota acerca de C y D.—Para la aplicación de este cuadro, la capacidad de una embarcación de la clase II se obtiene multiplicando por 0,283 o por 10 el número de personas para el cual está certificada la embarcación, para obtener la capacidad en metros o en pies cúbicos.

Nota acerca de D.—Cuando la eslora del buque sea inferior a 31 metros (equivalentes a 100 pies) o superior a 16,8 metros (equivalentes a 550 pies), la Administración determinará la capacidad cúbica de las embarcaciones salvavidas.

REGLA XL

Chalecos y boyas salvavidas.

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

a) Ser de material y construcción aprobados.

b) Ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro de siete kilogramos y 500 gramos (16,5 libras inglesas).

c) Ser reversible.

Se prohíben los cinturones cuyo flotabilidad esté asegurada por medio de compartimientos de aire.

2. Una boya salvavidas llenará las siguientes condiciones:

a) Ser de corcho macizo o de cualquier otra materia equivalente.

b) Ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro de 14,5 kilogramos por lo menos (32 libras inglesas).

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

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

Esloza del buque en metros.	Pies Ingleses.	Número mínimo de boyas.
Por debajo de 61.....	Por debajo de 200.....	8
61 y por debajo de 122.....	200 y por debajo de 400.....	12
122 y por debajo de 183.....	400 y por debajo de 600.....	18
183 y por debajo de 244.....	600 y por debajo de 800.....	24
244 y por encima.....	800 y por encima.....	30

4. Todas las boyas irán provistas de un cabo que las contornee, sólidamente amarrado. Cuando menos, habrá una boya en cada costado, provista de un cabo salvavidas, con una longitud de 27,50 metros (15 brazas),

por lo menos. El número de boyas luminosas salvavidas no será inferior a la mitad del número total de las boyas salvavidas y en ningún caso será menor que seis. Los correspondientes cohetes serán automáticos, eficaces y

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

REGLA XLII

Personal de las embarcaciones salvavidas.

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

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

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

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

REGLA XLIII

Descubrimiento y extinción del incendio.

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

2. Cada buque dispondrá de bombas potentes contra incendios, movidas por vapor o por cualquier otra energía. En los buques de menos de 4.000 toneladas de arqueo bruto, las bombas serán dos, y tres para los buques más grandes. Serán suficientemente potentes para proporcionar cada una agua bastante, mediante dos

no se apagarán en el agua. Irán dispuestos en la proximidad de sus boyas, con los órganos de sujeción necesarios.

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

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

REGLA XLI

Personal patentado para botes salvavidas.

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

Por cada bote o balsa salvavidas el personal patentado será, por lo menos, igual al que especifica la siguiente tabla:

chorros energicos y simultaneos, en un punto cualquiera del buque, y antes de hacerse a la mar quedarán listas para funcionar inmediatamente.

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

4. En los espacios ocupados por la carga se podrán dirigir rápida y simultaneamente dos potentes chorros de agua, cuando menos. Por otra parte, se adoptarán medidas para conducir con rapidez a cada compartimiento ocupado por la mercancía, mediante una tubería fija, un gas extintor en

cantidad suficiente para que el volumen de gas libre sea, al menos, igual al 30 por 100 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 1.000 toneladas de arqueo bruto.

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

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

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

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

b) En cada departamento, ante los hornos, un recipiente que contenga 283 decímetros cúbicos (10 pies cúbicos) de arena, de aserrín impregnado en sosa, de cualquier otra materia seca aprobada, y cucharones para esparcirla.

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

d) Dispositivos para producir y distribuir rápidamente espuma en toda la parte inferior de la cámara de calderas, o de cada una de las cámaras de calderas si hay varias, y de cualquier parte del espacio de máquinas que contenga bombas de combustible o cajas de decantación. La cantidad de espuma que se deberá producir será la suficiente para cubrir, con un espesor de 15,24 centímetros (seis pulgadas) la superficie total de las planchas que formen en un compartimiento cualquiera el techo del lastre de agua, o de las del costado externo, donde no haya lastre de agua. Si el compartimiento de las máquinas y el de las calderas no están completamente separados, y si el combustible líquido puede pasar de la bodega de calderas a la de máquinas, el comparti-

miento de máquinas y la cámara de calderas se considerarán como si formasen un solo compartimiento. El aparato se podrá poner en marcha y gobernar desde el exterior del compartimiento donde pueda producirse el incendio.

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

f) Todos los recipientes y las válvulas que sirven para utilizarlos, serán accesibles con facilidad y estarán colocados de modo que sea difícil el que queden inútiles al iniciarse un incendio.

8. En los buques con motores de combustión interna, además de los dispositivos 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 siguientes extintores de espuma:

a) Cuando menos un extintor aprobado de 45 litros (10 galones), y por otra parte cada 1.000 caballos de vapor de potencia al freno de las máquinas, un extintor aprobado de nueve litros (dos galones) sin que el número total de extintores de nueve litros pueda ser menor que dos, ni se puedan exigir más de seis de esos extintores.

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

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

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

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

REGLA XLIV

Reglamento de zafarrancho.

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

a) El cierre de las puertas estancas, compuertas, etc.

b) El armamento de las embarcaciones, botes salvavidas y aparatos flotantes en general.

c) El echar al agua los botes amarrados a pescantes.

d) La preparación general de las demás embarcaciones, de las balsas salvavidas y de los aparatos flotantes.

e) La asamblea o 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 abarcan singularmente:

a) El aviso que hay que dar a los pasajeros;

b) El obligarles a ponerse y a ceñirse convenientemente los chalecos salvavidas;

c) El reunirles en sus puestos de zafarrancho;

d) El mantenimiento del orden en los corredores y escalas y, de un modo general, todo lo que atañe a la circulación de los pasajeros.

El Reglamento de zafarrancho determinará las señales para la llamada de toda la tripulación a sus puestos de embarcaciones o de incendio y contendrá la descripción de las mismas.

REGLA XLV

Zafarrancho y ejercicios

Cada semana, si es posible, y antes de hacerse a la mar, en los buques cu-

yo viaje dure más de una semana, se practicará un ejercicio de embarcaciones. Las fechas en que se realizarán los ejercicios se inscribirán en el cuadernillo reglamentario de bitácora, y si no ha habido ningún ejercicio en el transcurso de la semana, se consignarán en el cuadernillo las razones de la omisión.

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

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

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

Seguridad de la navegación.

REGLA XLVI

Transmisión de informes.

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

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

INFORMES REQUERIDOS

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

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

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

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

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

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 entenderse con un criterio amplio y el informe debería transmitirse cada vez que el Capitán tenga motivos de creer que un temporal tropical amenaza en sus cercanías.

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

a) Presión barométrica (milibares, pulgadas inglesas o milímetros).

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

c) Dirección del viento (verdadera y no magnética).

d) Fuerza del viento (escala de Beaufort o escala decimal).

e) Estado de la mar (llana, moderada, fuerte, gruesa).

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

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

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

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

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

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

EJEMPLOS

Hielo:

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

Derelicto:

TTT derelicto. Derelicto observado casi sumergido a 4006 N. 1243 W, a 1630 GMT, 21 Abril.

Peligro para la navegación:

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

Temporal tropical:

TTT temporal. Aguantamos temporal tropical. Barómetro corregido 994 milibares, baja rápidamente. Viento NW. intensidad 9 Beaufort, rachas fuertes. Oleaje E. Rumbo E N E, 5 nudos, 2204 N, 11354 E, 0030 GMT, 18 Agosto.

TTT temporal. Apariencias indican proximidad al huracán. Barómetro corregido 29,64 pulgadas en baja. Viento NE., intensidad 8 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. Viento S 1/4 SW, intensidad 5 Beaufort. Barómetro no corregido 753 m/m ha bajado 5 m/m durante las tres últimas horas. Rumbo N. 60 W, 8 nudos. 16 20 N. 9302 E. 0 200 GMT, 4 Mayo.

TTT temporal. Tifón en el S. E. El viento aumenta del N. y el barómetro baja rápidamente. Situación 1812 N. 12605 E. 0 300 GMT, 12 Junio.

Certificados

REGLA XLVII

Modelo de certificado de seguridad para buque de pasaje.

CERTIFICADO DE SEGURIDAD

(Sello oficial.)

(Nacionalidad.)

por en viaje internacional,
un corto

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

NOMBRE DEL BUQUE	Número o numeral del buque.	Puerto de matrícula.	Tonelaje bruto.

El Gobierno.

(Nombre) certifica.

El infrascrito.

(Nombre) certifica.

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

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

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

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

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

- embarcaciones susceptibles de recibir personas.
- bolsas de salvamento que pueden recibir personas.
- aparatos flotantes capaces de soportar personas.
- boyas salvavidas.
- chalecos salvavidas.
- marineros patentados.

5. A las instalaciones radiotelegráficas:

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

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

Este certificado se expide en nombre del Gobierno

Es válido hasta el de de 19

Expedido en el de 19

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

(Sello.)

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

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

(Firma.)

Modelo de certificado de seguridad radiotelegráfica.

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA

(Sello oficial.)

(Nacionalidad.)

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

NOMBRE DEL BUQUE	Número o numeral del buque.	Puerto de matrícula.	Tonelaje bruto.

El Gobierno.

(Nombre) certifica.

El que suscribe.

(Nombre) certifica.

El que el buque precitado satisface a las prescripciones del indicado Convenio, por lo que atañe a la Radiotelegrafía.

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

Este certificado se expide en nombre del Gobierno..... Tiene validez hasta el

Expedido en el de 19.....

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

(Sello.)

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

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

(Firmado.)

Modelo de certificado de dispensa.

CERTIFICADO DE DISPENSA

(Sello oficial.)

(Nacionalidad.)

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

NOMBRE DEL BUQUE	Número o numeral del buque.	Puerto de matrícula.	Tonelaje bruto.

El Gobierno.

El infrascrito.

(Nombre) certifica.

(Nombre) certifica.

Que el precitado buque queda dispensado, en virtud del artículo del Convenio internacional de referencia, de cumplir las prescripciones de (*) del Convenio para los viajes de a (Insértense aquí las condiciones, si las hay, bajo las que se otorga el certificado de dispensa.)

Este certificado se expide en nombre del Gobierno..... y es válido hasta el

Expedido en el de 19.....

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

(Sello.)

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

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

(Firma.)

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

ANEJO II

Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar.

PRELIMINARES

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

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

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

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

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

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

Reglas acerca de las luces, etc.

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

Artículo 1.

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

Artículo 2.

Un buque de vapor en marcha llevará:

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

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

La segunda luz blanca no es obligatoria para los buques de una eslora menor que 45,75 metros, pero podrán llevarla.

c) Esas dos luces blancas se colocarán en el plano longitudinal o paralelamente a ese plano, de manera que una de ellas esté más elevada que la otra, cuando menos a 4,57 metros y en una posición tal, que la luz inferior esté a proa de la superior y encima de las luces previstas en los apartados d) y e) del presente artículo. La distancia vertical entre las dos luces será menor que la horizontal. La luz blanca prevista en el apartado a), cuando no haya más que una, o la luz inferior cuando el buque lleve dos, se encontrará a una altura por encima de la regla no menor que 6,10 metros, y si la manga rebasa 6,10 metros, a una altura por encima de la regala, al menos igual a la manga, sin que sea necesario que la altura exceda de 12,19 metros.

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

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

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

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

Artículo 3.

Todo buque de vapor que remolque a otro buque llevará, además de las luces de costado, dos luces blancas brillantes, colocadas verticalmente a 1,83 metros, al menos, una de otra, y cuando remolque a más de un buque llevará una luz adicional, blanca y brillante, a 1,83 metros por encima o por debajo de las dos luces precedentes, si la longitud del remolque, medida entre la popa del remolcador y la del último buque remolcado, pasa de 183 metros.

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

El buque remolcador y los buques

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

Artículo 4.

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

b) Un buque dedicado a tender o a levantar un cable submarino llevará, en vez de las luces prescritas en el artículo 2 a) y b), tres luces, colocadas en una línea vertical a 1,83 metros de distancia mínima recíproca, de manera que la más baja de las tres no se encuentre a menos de 4,57 metros por encima de la regala. La luz superior y la inferior serán rojas, y blanca la de en medio. Tendrán una intensidad suficiente para que puedan verse en todo el horizonte a una distancia de dos millas por lo menos. De día llevará en la misma línea vertical, a 1,83 metros de distancia, cuando menos, uno de otro y situados donde sean más visibles, tres cuerpos de 0,61 metros de diámetro mínimo cada uno, de los cuales serán esféricos y de color rojo el más alto y el más bajo, teniendo el intermedio forma bicónica y color blanco.

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

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

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

Artículo 5.

Todo buque de vela en marcha y to-

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

Artículo 6.

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

Para facilitar y hacer más seguro el empleo de esas luces portátiles, los faroles se pintarán exteriormente del mismo color de la luz que respectivamente contiene e irán provistos de pantallas.

Artículo 7.

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

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

a) A proa del buque, en la chimenea o a proa de la misma, donde sea más visible y al menos a 2,75 metros por encima de la regala, una luz blanca y brillante construida y fijada como se ha dicho en el artículo 2 a) y de una intensidad suficiente para que se vea desde una distancia de tres millas por lo menos.

b) Luces de costado, verde y roja, construidas y fijadas como se ha indicado en el artículo 2 d) y e) con una intensidad suficiente para que se vean a una distancia de una milla, por lo menos, o un farol combinado para enseñar una luz verde y una luz roja desde la proa hasta dos cuartas de popa por el través del respectivo costado. Este farol no se pondrá a menos de 0,91 metros por debajo de la luz blanca.

2. Los buques pequeños de vapor, como las embarcaciones que llevan a bordo los buques de navegación marítima, podrán poner la luz blanca a menos de 2,74 metros por encima de la

regala, pero esa luz se encontrará por encima de las luces de costado o del farol combinado, mencionado en el apartado 1, b).

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

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

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

Artículo 8.

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

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

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

Un buque de vapor de Práctico, cuando se encuentre en su distrito prestando servicio de practicaaje, pero no en el fondeadero, deberá llevar, además de las luces y de las flare up lights exigidas para todos los botes

de Práctico de vela, una luz roja a 2,40 metros por debajo de la luz blanca del calcés del palo, que sea visible en todo el horizonte a una distancia de tres millas, por lo menos, y tendrá también las luces de costado exigidas para los buques en marcha.

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

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

Artículo 9. (*)

Los buques y embarcaciones de pesca, fuera de los casos previstos en párrafos precedentes, estarán obligados a llevar o a enseñar, cuando estén en marcha, las luces reglamentarias para los buques de su tonelaje en movimiento.

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

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

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

b) (**). Los buques y embarcaciones

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

(**) Los buques y embarcaciones de los Países Bajos que pesquen con aparejo de mano ("Koi"), enseñarán las luces prescritas para los buques que pesquen con redes de arrastre.

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

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

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

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

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

1. Si son de vapor, a llevar en la misma posición que la luz blanca men-

(*) Lo mismo ocurre por lo que atañe a los buques rusos en los mares que bañan las costas rusas, con excepción del Báltico.

(**) Lo mismo ocurre, por lo que atañe a los buques rusos, en los mares que bañan las costas rusas, con excepción del Báltico.

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

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

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

e) Los dragadores de otras y otros buques con redes de draga, llevarán y enseñarán las mismas luces que los buques de barrera.

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

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

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

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

h) Si un buque o una embarcación de pesca se hace estacionario por haberse empedrado sus artificios en una roca o en otro obstáculo, izará durante el día la señal prevista por el apartado k). De noche enseñará la luz o las luces prescritas para un buque fondeado, y en tiempo de niebla de

neblina, de nieve o si hay chubascos fuertes, hará la señal de neblina de los buques fondeados (véase el apartado d) y el último apartado del artículo 15).

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

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

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

Artículo 10.

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

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

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

Artículo 11.

Un buque de menos de 45,72 metros de eslora, cuando esté fondeado, lle-

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

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

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

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

Artículo 12.

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

Artículo 13.

Las presentes reglas no dificultarán en nada la práctica de las prescripciones especiales dictadas por cualquier Gobierno en cuanto a disponer un mayor número de luces de situación o de señales a bordo de dos o más buques de guerra, así como a bordo de buques que naveguen en convoy. Tampoco dificultarán el empleo de señales de reconocimiento, adoptadas por los Armadores con autorización de sus Gobiernos respectivos y debidamente registradas y publicadas.

Artículo 14.

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

metros de diámetro en la base, con el vértice hacia arriba.

Señales acústicas para niebla, etc.

Artículo 15.

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Todo buque de vela que esté en marcha, con intervalos que no excedan de un minuto, producirá un sonido cuando ciña por la amura de estribor, dos sonidos consecutivos cuando ciña por la de babor y tres sonidos consecutivos cuando el viento sople por la popa del través.

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

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

En los buques de eslora superior a 106,75 metros, se tocará la campana a proa del buque, y, además, a popa y con intervalos que no excedan de un minuto, se hará sonar un gong o cualquier otro instrumento cuyo sonido no pueda confundirse con el de la campana.

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

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

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

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

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

La velocidad de los buques será moderada en tiempo de niebla, etc.

Artículo 16.

En tiempo de niebla, neblina, lloviz-

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

na o nieve y mientras haya fuertes chubascos, los buques irán a velocidad moderada, teniendo atentamente en cuenta las circunstancias y condiciones existentes.

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

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

El peligro de abordaje, cuando las circunstancias lo consientan, podrá comprobarse por la observación atenta de las marcaciones, con la aguja, de un buque que se aproxima. Si la marcación no cambia de una manera apreciable, se puede inferir que el peligro existe.

Artículo 17.

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

a) Todo buque que navegue a un largo se separará de la derrota de otro que esté todo a ceñir.

b) Todo buque que ciña por la amura de babor se separará de la derrota de otro que ciña por la de estribor.

c) Cuando dos buques naveguen a un largo con el viento por distintos costados, el que tenga el viento por babor se separará de la derrota del otro.

d) Cuando dos buques naveguen a un largo teniendo el viento por el mismo costado, el que esté a barlovento se apartará de la derrota del que esté a sotavento.

e) Todo buque que navegue en popa se apartará de la derrota de otro.

Artículo 18.

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

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

El único caso previsto por este artículo es el de dos buques que se pon-

gan la proa, o de otro modo cuando durante el día cada buque vea los palos del otro en la misma línea o casi en la misma línea que los suyos propios, y de noche, cuando cada buque pueda ver a la vez las dos luces de costado del otro.

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

Artículo 19.

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

Artículo 20.

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

Artículo 21.

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

Nota. Si como consecuencia de estar nublado el tiempo o por razones dos buques llegan a estar de tal manera próximos uno a otro que el abordaje no pueda evitarse por la maniobra única del que debe dejar libre el paso, el otro buque, por su parte, hará la maniobra que crea más conveniente para impedirlo. (Véanse los artículos 27 y 29.)

Artículo 22.

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

Artículo 23.

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

Artículo 24.

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

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

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

Artículo 25.

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

Artículo 26.

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

Artículo 27.

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

Señales acústicas para los buques que se avisten recíprocamente.

Artículo 28.

Las palabras "sonido breve", empleadas en este artículo, se refieren a

un sonido de un segundo de duración próximamente.

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

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

Ningún buque dejará de tomar, en ningún caso, precauciones elementales.

Artículo 29.

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

Reserva relativa a las reglas de navegación en los puertos y en el interior de un territorio.

Artículo 30.

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

Señales de socorro.

Artículo 31.

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

Durante el día:

1. Cañonazos u otras señales explosivas, hechos con intervalos de un minuto, aproximadamente.

2. La señal de socorro del Código internacional.

3. La señal de gran distancia, consistente en una bandera cuadrada que lleve encima un globo o algo semejante a un globo.

4. Un sonido continuo producido por un aparato cualquiera de señales de niebla.

5. La señal internacional de socorro, radiotelegráfica, radiotelefónica o de otro sistema de señales a gran distancia.

Durante la noche:

1. Cañonazos u otras señales explosivas, hechos con intervalos de un minuto, aproximadamente.

2. Llamas en el buque, como se pueden producir inflamando un barril de alquitrán, aceite, etc.

3. Cohetes o bombas que proyectan estrellas de todos colores y de todas clases, lanzando uno a uno cohetes o bombas a cortos intervalos.

4. Un sonido continuo producido por un aparato cualquiera de señales de niebla.

5. La señal internacional de auxilio, radiotelegráfica o radiotelefónica, o de cualquier otro sistema de señales a gran distancia.

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

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR, 1929

Los Gobiernos de Alemania, de la Confederación de Australia, de Bélgica, del Canadá, de Dinamarca, de España, del Estado Libre de Irlanda, de los Estados Unidos de América, de Finlandia, de Francia, del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional, de la India, de Italia, del Japón, de Noruega, de los Países Bajos, de Suecia y de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas,

Deseosos de establecer de común acuerdo principios y Reglamentos para garantizar la vida humana en la mar.

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

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

Se nombró al Sr. Vicealmirante Baronet D. Herberto Richmond, Presidente de la Conferencia, y Secretario general, D. Gualterio Carter.

Para la ejecución de sus trabajos, la Conferencia constituyó las Comisiones siguientes, nombrando Presidentes a los señores que se expresan: Comisión de Construcción, señor Contralmirante Rock.

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

Comisión de Radiotelegrafía, señor Gies.

Comisión de Seguridad de la navegación, Baronet D. Carlos Hlowood.

Comisión de Certificados, Sr. Comandante general Marena.

Comisión de disposiciones generales, Baronet D. Carlos Hipwood.

Comisión de redacción, Sr. Senador Río.

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

I

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

Operadores para la seguridad.

Con objeto de asegurar en fecha próxima la vigencia del Convenio internacional, haciendo obligatoria la instalación de radiotelegrafía a bordo de todos los buques de carga de 1.600 toneladas de arqueo bruto y más, aumentando de esa manera en general la seguridad de la vida humana en la mar, los Gobiernos contratantes se obligan a hacer toda clase de esfuerzos para conseguir, en cuanto sea posible, una modificación del Convenio Radiotelegráfico Internacional que permita fijar como sigue las condiciones que deben satisfacer los operadores de los buques, obligados a llevar instalaciones a bordo, por lo que atañe a la velocidad mínima en el servicio:

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

Si la Conferencia radiotelegráfica internacional no pudiera aprobar la proposición precedente, la presente Conferencia opina que se debe implantar un nuevo certificado, consignando el valor profesional en el servicio que se acaba de indicar, y que las personas que posean ese certificado queden autorizadas para despachar correspondencia pública en las estaciones de a bordo de los buques que pertenezcan a la tercera categoría, prevista en el Convenio Radiotelegráfico de Washington.

II

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

(A)

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

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

(B)

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

III

La Conferencia decide también hacer las recomendaciones siguientes:

Referentes a la construcción.

1. Estabilidad.

La Conferencia ha examinado la necesidad y la posibilidad práctica de adoptar reglas para la estabilidad, prestando la opinión de que por el momento sólo es posible prácticamente adoptar las prescripciones generales contenidas en el artículo 8 para las pruebas de estabilidad de buques nuevos de pasaje. No obstante, la Con-

ferencia desea llamar la atención de los Gobiernos contratantes sobre la conveniencia de que cada Administración estudie la cuestión de la estabilidad de los distintos modelos nacionales de buques y de tráfico, y de que esos Gobiernos contratantes cambien informes acerca del particular.

2. Aberturas en los mamparos y costados de los buques.

La Conferencia reconoce la exactitud de las objeciones relativas a las aberturas en los costados y en los mamparos estancos transversales principales, que se puedan abrir a veces en la mar, pero opina que todavía no ha negado la hora de dictar en la práctica, para esas aberturas, prescripciones internacionales más severas que las incorporadas a las reglas. No obstante, recomienda la Conferencia que los distintos Gobiernos se esfuercen especialmente para asegurarse que en cada caso se reducirá al mínimo posible el número de aberturas, y especialmente el de portillos con bisagras del costado por debajo de la línea de supinmersión, y el de puertas situadas en la parte baja de los mamparos en el espacio de máquinas.

3. Tráficos que ofrecen peligro especial.

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

Referentes a los aparatos de salvamento, etc.

4. Medios de afianzamiento a las embarcaciones.

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, recomienda que los Gobiernos contratantes estudien la posibilidad práctica de exigir que los botes salvavidas, a bordo de los buques matriculados en sus puertos, vayan provistos de dispositivos que permitan a las personas

agarrarse a ellos, cuando den la vuelta, sin aumentar los riesgos que implica el echarlos al agua.

5. Mercancías peligrosas.

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

Referente a la radiotelegrafía.

6. Señal de alarma.

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

7. Avisos de ciclones.

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

8. Longitudes de onda.

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

La Conferencia llama la atención de todos los Gobiernos sobre las disposiciones del art. 5.º, apartado 11, del Reglamento anejo al Convenio radioteleográfico internacional de Washington de 1927. Las transmisiones radiotelefónicas con frecuencias vecinas de la

onda de socorro impedirían el funcionamiento de los receptores automáticos de alarma que utilicen la señal de alarma definida en el artículo 19, apartado 21 e), del precitado Reglamento.

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

Referentes a la seguridad de navegación.

9. Auxilio prestado a la navegación por la radioelectricidad.

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

10. Señales radioeléctricas y submarinas sincronizadas.

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

11. Aparatos acústicos de sondeo.

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

12. Señales de las estaciones de salvamento.

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

13. Luces de tierra.

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, estima que las Administraciones interesadas, dentro de lo posible, debe-

rían tomar medidas para reglamentar la posición y la intensidad de las luces que están en tierra, en las proximidades de las entradas de los puertos, con objeto de que esas luces no se puedan confundir con las de puerto, de interés para la navegación, y que no perjudiquen la visibilidad de estas últimas.

14. Reglamento relativo a los abordajes.—Aeronaves.

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

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

Referente a los certificados.

15. Aceptación de las disposiciones reglamentarias del Convenio.

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

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

Hecha en Londres el treinta y uno

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

(Siguen las firmas.)

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

DECRETOS

De acuerdo con el Gobierno de la República, y por convenir así al mejor servicio,

Vengo en disponer que D. Juan Servert y Vest, Ministro Plenipotenciario de primera clase en la Legación de España en Istambul, pase a la situación de disponible, con los derechos reconocidos por la legislación vigente.

Dado en Madrid a seis de Julio de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
LUIS DE ZULUETA ESCOLANO.

En atención a las circunstancias que concurren en D. Pedro Sebastián de Erice y Duque de Proenza, Ministro Plenipotenciario de segunda clase en la Legación de España en San Salvador,

Vengo en ascenderle a Ministro Plenipotenciario de primera clase, disponiendo que continúe prestando sus servicios en el mencionado puesto.

Dado en Madrid a seis de Julio de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
LUIS DE ZULUETA ESCOLANO.

Por convenir así al mejor servicio, Vengo en disponer que D. Juan Manuel Aristegui y Vidaurre, Ministro Plenipotenciario de segunda clase en la Legación de España en Bogotá, pase a continuar sus servicios, con la misma categoría que hoy tiene, a la Legación de España en Istambul.

Dado en Madrid a seis de Julio de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
LUIS DE ZULUETA ESCOLANO.

De acuerdo con el Gobierno de la República, y por convenir así al mejor servicio,

Vengo en disponer que D. Francisco Muns y Andréu, Ministro Plenipotenciario de tercera clase, Consejero en la Embajada de España cerca del Rey de Italia, pase a la situación de disponible, con los derechos reconocidos por la legislación vigente.

Dado en Madrid a seis de Julio de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
LUIS DE ZULUETA ESCOLANO.

Por convenir así al mejor servicio,

Vengo en disponer que D. Gonzalo de Ojeda y Brooke, Ministro Plenipotenciario de tercera clase, Consejero en la Embajada de España en París, pase a continuar sus servicios, con la misma categoría que hoy tiene, a la Embajada de España cerca del Rey de Italia.

Dado en Madrid a seis de Julio de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALA-ZAMORA Y TORRES

El Ministro de Estado,
LUIS DE ZULUETA ESCOLANO.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

ORDEN

Excmo. Sr.: Habiéndose acordado en Consejo de Ministros conceder la cantidad de 22.000 pesetas para los gastos que ocasione la asistencia de D. Honorato de Castro, Director general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, y D. Pedro Carrasco y Garrarena, Catedrático de la Facultad de Ciencias y Astrónomo del Observatorio de Madrid, al Congreso que la "Unión Astronómica Internacional" ha de celebrar en Cambridge-Massachusetts, U. S. A., con ocasión del eclipse total de Sol, correspondiente al día 31 de Agosto próximo, y verificada en el expediente la fiscalización previa reglamentaria por el Delegado de la Intervención general del Estado,

Esta Presidencia del Consejo de Ministros ha dispuesto que por la Ordenación de Pagos del Ministerio de Hacienda por Obligaciones de la misma, se expida un libramiento a justificar por la cantidad de veintidós mil (22.000) pesetas, a favor de D. Fernando Baselga Recarte, Habilitado del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, con cargo al crédito de 375.000 pesetas que figura en el capi-

tulo 4.º, artículo único de la Sección primera de los Presupuestos generales del Estado, para que, entregado su importe a dichos señores, puedan éstos realizar la comisión que les ha sido conferida.

Lo que comunico a V. E. para los efectos consiguientes. Madrid, 19 de Julio de 1932.

AZAÑA

Señores Ministro de Estado, Director general del Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística, Subsecretario de esta Presidencia y Ordenador de Pagos del Ministerio de Hacienda por Obligaciones de la misma

MINISTERIO DE JUSTICIA

Habiéndose observado en la inserción de la Orden sobre Matrimonio civil, de 14 del actual (GACETA del 16, páginas 372 y 373), algunos errores de copia, se reproduce a continuación debidamente rectificada.

ORDEN

Ilmo. Sr.: La Ley de 28 de Junio último, al reconocer como única forma de matrimonio el civil, estimó prudente hacer algunas modificaciones en las normas que el Código civil en las Secciones primera y segunda del capítulo III de su título IV, establecía para su celebración; retoques de momento indispensables en la institución matrimonial, y que constituyen, por otra parte, un avance del perfil contemporáneo que habrá de dar a la misma la Ley nueva de Matrimonio.

Una de esas modificaciones, enderezada, como en general las demás, a proporcionar al acto matrimonial una economía de tiempo y de trámites sin mengua de las necesarias garantías, ni de la solemnidad que ha de revestir siempre un hecho jurídico de tanta trascendencia, consiste en atribuir a los Jueces de primera instancia la facultad de dispensar impedimentos y publicación de edictos, antes prerrogativa del Gobierno, según los artículos 85 y 92 del expresado Código civil. Ello constituye, con arreglo al artículo 6.º de la misma ley, una derogación de dichos artículos del Código civil de la Sección segunda del capítulo V del Reglamento para la ejecución de las leyes de Matrimonio y Registro civil, aunque sólo en cuanto se opongan a las modificaciones introducidas por la reciente ley, quedando lo demás subsistente y de rigurosa observancia.

Precisa fijar, pues, las disposiciones reglamentarias que han de aplicar los

principios legales en materia de dispensas de publicación de edictos de impedimentos.

La nueva ordenación matrimonial provoca, además, un importante cambio en nuestro sistema de Registro civil. La Real orden de 31 de Diciembre de 1920, dispuso que los libros de éste correspondientes a las Secciones de Nacimientos, Matrimonios y Defunciones, fueran impresos, y al establecer los modelos de las actas de matrimonio dió, como la legislación sustantiva, preferencia a la forma matrimonial canónica, considerada como caso general, y los modelos oficiales resultaron meras transcripciones del matrimonio canónico, ordenándose que las inscripciones de matrimonio civil se hicieran en la hoja u hojas y libro correspondiente, en el espacio en blanco destinado a las anotaciones marginales, y que se inutilizase la parte impresa de cada página en las hojas que se invirtieran en esas inscripciones. Ya no van a llevarse al Registro actas de matrimonios canónicos y los modelos impresos han de referirse necesariamente al único matrimonio reconocido por la Ley, el civil.

Por último, derogado virtualmente el artículo 79 del Código civil, como todo el capítulo II, título IV, libro primero de este Cuerpo legal, precisa puntualizar la referencia que a dicho artículo hace el Real decreto de 19 de Marzo de 1906, que en sus artículos 8.º al 11, reguló el matrimonio civil secreto, hoy único matrimonio sin publicidad reconocido por la Ley.

En su virtud, este Ministerio se ha servido disponer lo siguiente:

1.º En las dispensas de publicación de edictos, en los casos a que se refiere el artículo 92 del Código civil de los impedimentos enumerados en la regla quinta del artículo 1.º de la Ley de 28 de Junio último, continuarán observándose los trámites y formalidades señalados respectivamente en los artículos 46 y 47 del Reglamen-

to para ejecución de las leyes de Matrimonio y Registro civil, con las siguientes modificaciones::

Primera. Los interesados dirigirán su solicitud al mismo Juez de primera instancia, a quien corresponda conocer de la dispensa.

Segunda. Dicho Juez sustituirá el informe razonado que exigía el Reglamento por un auto resolviendo la solicitud.

Tercera. Concedida la dispensa, se tomará de ella razón en el libro registro de dispensas que se lleva en el Juzgado, y a los interesados se entregará testimonio del auto con nota de haberse llenado este último trámite.

Cuando la resolución fuese denegatoria, se hará solamente la entrega del testimonio del auto.

2.º Con fecha 2 de Agosto próximo y a las doce de la noche, se cerrarán en todos los Registro civiles españoles los libros impresos corrientes de la Sección de Matrimonios. A este efecto, se estampará en el último folio en blanco una diligencia de clausura con referencia a la presente Orden, y según lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento, extendiéndose el resumen circunstanciado que ordena el artículo 13 del mismo. Los demás folios que hayan quedado en blanco, se inutilizarán trazando en toda su extensión dos líneas de tinta, cruzadas en forma de aspa, y estampando en el centro el sello del Juzgado, y en la parte inferior se escribirá con caracteres claros la palabra inutilizado, firmando a continuación el Juez municipal y el Secretario. Al margen del último asiento se pondrá nota con referencia a la diligencia de clausura.

3.º Los libros de la Sección de Matrimonios, confeccionados con arreglo a lo dispuesto en el número segundo de la Real orden de 31 de Diciembre de 1920, contendrán en cada folio el acta impresa cuyo modelo se acompaña.

Provisionalmente, a partir de 3 de

Agosto próximo y hasta que se adquieran los nuevos libros de la Sección de Matrimonios, los Jueces municipales abrirán unos libros o cuadernos como los que autorizara la segunda disposición transitoria del Reglamento para ejecución de la ley del Registro civil, con las mismas garantías que dicha disposición establece. Las inscripciones de matrimonios que en ellos se extiendan, se ajustarán al modelo referido. Esos libros o cuadernos se cerrarán en cuanto se adquieran los nuevos libros impresos, que habrá de ser en todo caso antes del 3 de Noviembre próximo.

4.º Inscrito un matrimonio en el Registro secreto de la Dirección general de los Registros y del Notariado, con arreglo a los artículos 8.º al 11 del Real decreto de 19 de Marzo de 1906, para la publicación del mismo se observarán las siguientes prescripciones.

a) Los dos contrayentes presentarán en el Juzgado municipal donde se celebró el matrimonio, una solicitud firmada por ambos y dirigida al Ilustrísimo Sr. Director general de los Registros y del Notariado. Si uno de los contrayentes hubiera fallecido, la instancia, firmada por el otro, irá acompañada de la correspondiente certificación de defunción.

b) El Juez, previa ratificación de los solicitantes, y asegurado de la personalidad de los mismos, elevará el expediente con su informe a la Dirección general de los Registros y del Notariado, y ésta librará la oportuna certificación del matrimonio inscrito en su Registro secreto, con orden al Juzgado para su transcripción en el Registro civil de éste.

Madrid, 14 de Julio de 1932.

ALVARO DE ALBORNOZ

Señor Director general de los Registros y del Notariado. Señores Presidentes de las Audiencias territoriales de ...

ACTA DE MATRIMONIO

En, a las, del ANTE Don, Juez municipal, y Don, Secretario, COMPARECEN a fin de contraer matrimonio:

NÚMERO
Don
y Doña

1.—Don (1), natural de (2), cuyo nacimiento se inscribió en el Registro civil de, en (3), de profesión (u oficio), domiciliado en (4), hijo de don, natural de (5), de profesión (u oficio), y doña, natural de, de profesión (u oficio), y domiciliada en, nieto por línea paterna de don, natural de, y de doña, natural de, y por la línea materna de don, natural de, y de doña, natural de, y de doña, natural de, y

2.—Doña, natural de, cuyo nacimiento se inscribió en el Registro civil de, de, años de edad, de estado, de profesión (u oficio), domiciliada en, hija de don, natural de, de profesión (u oficio), y domiciliado en, y de doña, natural de, de profesión (u oficio), y domiciliada en, y doña, natural de, y por la línea paterna de don, natural de, y de doña, natural de, y de doña, natural de, y de doña, natural de

Habiéndose (6) y formado el oportuno expediente, donde constan todas las diligencias preliminares y los documentos que la Ley exige; Resultando (7), El Sr. Juez municipal acordó proceder a la celebración del referido matrimonio.

Al efecto, el Secretario leyó el artículo 56 del Código civil (8)

Acto continuo, el Sr. Juez municipal preguntó a cada uno de los contrayentes si persistía en la resolución de celebrar el matrimonio y si, efectivamente, lo celebraba, respondiendo ambos afirmativamente. El Sr. Juez declaró en este punto terminado el acto de la celebración del matrimonio y mandó que se procediese a extender la correspondiente acta en el Registro civil de este Juzgado.

Todo lo cual se verificó y declaró ante los testigos designados por los contrayentes: Don, natural de, mayor de edad, de estado, de profesión (u oficio), domiciliado en, y don, natural de, mayor de edad, de estado, de profesión (u oficio), domiciliado en, a quienes conoce el Juez municipal.

Extendida acto continuo la presente acta, se leyó íntegramente a las personas que deben suscribirla y se las invitó, además, a que la leyeran por sí mismas si lo deseaban (9), estampándose en ella el sello del Juzgado municipal, firmándola el Juez, los cónyuges y los testigos

..... y de todo ello certifico.

(Firmas del Juez, cónyuges, testigos y Secretario.)

(Sello del Juzgado.)

OBSERVACIONES PARA LA REDACCION DEL ACTA

- (1) Nombre y dos apellidos.
(2) Pueblo, término municipal, partido y provincia. Y Nación, si es extranjero.
(3) Fecha de la inscripción.
(4) Calle, número, término municipal, partido, provincia.
(5) En caso de haber fallecido, a continuación: Difuntos, sin llenar los otros huecos.
(6) publicado los correspondientes edictos; o presentado la certificación de libertad a que se refiere el artículo 9.º del Código civil; o presentado la certificación exigida por el artículo 91 del Código civil u obtenido dispensa de publicación de edictos con arreglo al artículo 92 del Código civil; o prescindido de la publicación de edictos por tratarse de matrimonio in articulo mortis, con arreglo al artículo 93 del Código civil.
(7) no haberse presentado ninguna denuncia de impedimento legal; haberse desestimado las denuncias de impedimento legal presentadas.
(8) Aquí se mencionan las circunstancias de los casos especiales que ocurren: Contrayente sordomudo (artículo 58 del Reglamento del Registro civil); que no entiende el castellano (idem); contrayente representado por apoderado (circunstancia cuarta del artículo 67 de la ley del Registro civil); hijos que se reconocen legalmente (circunstancia novena del mismo artículo 67); contrayente viudo (circunstancia 10 del mismo artículo 67); licencia del Gobierno; licencia para menores de edad (número 2 del artículo 1.º de la Ley de 28 de Junio de 1932).
(9) sin que ninguna lo hubiese hecho, o habiéndolo verificado N. A.

MINISTERIO DE HACIENDA

ORDEN

Ilmo. Sr.: Vistas las cotizaciones de la onza "Troy" de oro fino en el mercado de Londres y los cambios remitidos a la Junta Sindical del Colegio de Agentes de Cambio y Bolsa de Madrid por el Centro Oficial de Contratación de Moneda durante los días 9 al 18 del mes actual, ambos inclusive, publicados aquéllos en el "Boletín de Contratación de la Bolsa de Comercio" de esta capital de la Nación española,

Este Ministerio ha dispuesto que el recargo que debe cobrarse por las Aduanas en las liquidaciones de los derechos de Arancel correspondientes a las mercancías importadas y exportadas por las mismas durante la tercera decena del corriente mes, y cuyo pago haya de efectuarse en moneda de plata española o billetes del Banco de España, en vez de hacerlo en moneda de oro, será de ciento treinta y nueve enteros con setenta y dos céntimos por ciento.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 19 de Julio de 1932.

P. D.,

ISIDORO VERGARA

Señor Director general de Aduanas.

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN

ORDENES

Excmo. Sr.: Vista la escritura relativa a la subasta celebrada el día 25 de Abril último para la adquisición de sesenta camiones y cuarenta automóviles ligeros, tipo faetón, para los servicios de la Policía, quedando desierta esta última por no haberse presentado en forma ninguna proposición, y adjudicado provisionalmente el remate de la primera a la Sociedad Anónima "La Hispano Suiza", Fábrica de Automóviles, con domicilio en Barcelona:

Considerando que dicha subasta se ajusta en un todo al pliego de condiciones publicado al efecto,

Este Ministerio ha tenido a bien aprobar la subasta de referencia y adjudicar el servicio de los sesenta camiones a la Sociedad Anónima "Hispano Suiza", Fábrica de Automóviles, en el precio de veinticinco mil pesetas cada uno.

Lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid, 18 de Julio de 1932.

CASARES QUIROGA

Señor Director general de Seguridad.

Excmo. Sr.: Remitido a informe del Consejo de Estado el expediente sobre adquisición de material móvil para el servicio de la Guardia civil, la Comisión permanente de dicho alto Cuerpo ha emitido en el mismo el siguiente dictamen:

"Excmo. Sr.: En cumplimiento de la Orden de 30 de Junio último del Ministerio de su digno cargo, el Consejo de Estado ha examinado el expediente de adquisición por subasta de material móvil para el servicio de la Guardia civil.

Del examen de aquél resulta que la Dirección de la Guardia civil, en 30 de Abril de 1932, elevó a V. E. el proyecto de pliego de condiciones para la adquisición de dos lotes de material móvil con destino al servicio del Instituto, consistiendo el primero en 55 automóviles de siete plazas y 24 de 22, carrozados, para el transporte de fuerzas, con un precio límite por unidad de 15.000 pesetas los primeros y 25.000 los segundos, sin incluir en estos precios los derechos de Aduanas. El segundo estaba constituido por 25 motocicletas rápidas con sidecar, de dos plazas también, para la conducción de fuerzas, con un precio límite de 8.000 pesetas, sin incluir los derechos de Aduanas.

Después de informar la Asesoría del Ministerio en el sentido de haberse cumplido las leyes vigentes en las condiciones legales del pliego, se unió al expediente la certificación prevenida por la ley de 19 de Marzo de 1912, y en la cual la Ordenación de Pagos del Ministerio hace constar que en el capítulo 45, artículo único, Sección sexta del presupuesto vigente se consigna la partida de 1.625.000 pesetas, titulada "Gastos para una sola vez para la adquisición de vehículos para el transporte de fuerzas y servicios de la Guardia civil, sin que hasta la fecha del certificado (18 de Mayo de 1932) se hubiera dispuesto de cantidad alguna de este crédito.

La Comisión de compras formada por personal del Instituto, en sesión de 19 de Mayo, informa sobre el pliego de condiciones técnicas y legales que ha de regir la subasta en el sentido de proponer la inclusión de algunas condiciones técnicas, no teniendo en cuenta (exigencias de espejo retrovisor, velocidad que alcance por menos en llano de 75 kilómetros a la hora, situación de los asientos de las motocicletas) ciertas aclaraciones de expresión, así como la ampliación de los plazos de entrega del material prorrogables con la cláusula penal, "con el fin de que puedan concurrir a la subasta casas o entidades no europeas"

y la agregación de un artículo sobre entregas del material y pruebas.

En 25 de Mayo es remitido el pliego de condiciones particulares proyectado al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio a los efectos de las disposiciones sobre protección a la industria nacional, y en la misma fecha es enviado otro ejemplar del mismo al Interventor general de la Administración del Estado a los efectos de la fiscalización previa del Decreto de 21 de Febrero de 1930.

La Intervención informa advirtiendo la omisión en el pliego de condiciones de lo referente a la concurrencia de Sociedades que exige el Real decreto de 24 de Diciembre de 1928, así como de lo dispuesto en la Orden de 7 de Octubre de 1904 sobre la necesidad de unir a las propuestas el recibo corriente de la contribución industrial; señala, además, la falta de informe del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y de la certificación de la Ordenación de Pagos acreditando la existencia de crédito (documentos estos que ya figuran en el expediente) y que han sido ya mencionados. No obstante estas omisiones y en razón a la urgencia alegada no pide, antes de dictar informe, que se subsanen dichas omisiones, pero siempre que previamente al acuerdo definitivo se corrijan esas faltas.

El Ministerio de Agricultura, por su parte, aprueba, a los efectos de la Ley de 14 de Febrero de 1907 de Protección a la producción nacional y Reglamento de 26 de Julio de 1917, los pliegos de condiciones para la adquisición del material relatado, teniendo en cuenta que la primera subasta habrá de ser de producción nacional el material que se trata de adquirir, pero indicando la conveniencia de dividir en dos lotes: el lote primero de automóviles, comprendiendo uno de los coches de siete plazas y el otro los de 22, ya que la fábrica Hispano Suiza, de construcción de automóviles, alegó en instancia que de otra suerte no podría la producción española tomar parte en la subasta, dado que el reducido precio de los coches de siete plazas sólo le permite hacer el suministro de los 22, con lo que, de hacerlo, se atiende a remediar un tanto la crisis actual en España de esta industria.

Trasladados estos informes a la Dirección general de la Guardia civil, se recoge sus conclusiones en los pliegos de condiciones dividiéndose los lotes, como indica el Ministerio de Agricultura, con lo que son tres, en definitiva, los lotes de vehículos a adquirir reformando las cláusulas del pliego como indicaba la Comisión de Compras.

En este estado, y por exceder de 500.000 pesetas el importe de la subasta, pasa el expediente a informe de este Consejo.

Aparece en primer término de este expediente que se encuentra justificada la necesidad de la adquisición del material de referencia y que se han tenido en cuenta las indicaciones técnicas que el servicio requiere, puesto que por la Comisión de Compras se ha examinado el pliego de condiciones de esa clase y se ha modificado con arreglo a su informe el tenor de la misma.

En cuanto a las condiciones legales, no se observa incumplimiento alguno de la ley de Contabilidad y Administración y demás preceptos aplicables, salvo únicamente en la condición quinta, puesto que ésta señala que las proposiciones de la subasta se presentarán en papel de clase octava, siendo así que la ley del Timbre vigente de 5 de Mayo último, en su artículo 27, fija el timbre de clase sexta para toda proposición para tomar parte en las subastas que se celebren en las oficinas del Estado, Provincia y Municipio (párrafo quinto), por lo cual debe modificarse esta cláusula a tenor del precepto vigente.

Existe crédito suficiente para el pago del material que ha de adquirirse, como acredita la certificación de la Ordenación de pagos.

Se han tenido en cuenta las formalidades prevenidas por la Ley de 14 de Febrero de 1907 y disposiciones complementarias sobre protección a la industria nacional.

En virtud de lo expuesto y a tenor del artículo 57 de la ley de Contabilidad, el Consejo de Estado es de dictamen que procede acordar la celebración de subasta para adquisición del material móvil para la Guardia civil, a que se refiere este expediente, previos los trámites legales, modificando antes la condición quinta de las generales con arreglo al artículo 27 de la ley del Timbre."

Y conformándose este Ministerio con el preinserto dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone, aprobándose los pliegos de condiciones técnicas y legales adjuntos que han de regir en la subasta para la adquisición de 55 automóviles de siete plazas, 24 automóviles de 22 plazas y 25 motocicletas con sidecar de dos plazas, y disponiendo que dicho acto, por la reconocida urgencia, tenga lugar en esa Dirección general el día 2 del próximo mes de Agosto, a las once horas, ante la Comisión de Compras, constituida en Tribunal, presidida por el Coronel de los Colegios

de la Guardia civil, D. Carmelo Rodríguez de la Torre, asistiendo como Vocales el Coronel del primer Tercio, D. Federico de la Cruz Boulosa; el Coronel de la Dirección general, excelentísimo Sr. D. Ricardo Salamero Ortiz; el Teniente coronel Jefe del Parque, D. Emilio Pérez Núñez; el Comandante de Artillería e Ingeniero del Parque, D. José Garnero Salvá; el Comandante del Cuerpo en comisión en la Dirección general de Seguridad, don José Busto Zárate; el Capitán de los Colegios del Cuerpo, D. Enrique Alvarez Samper, y como Secretario el Teniente del Parque, D. Fernando Condes Romero; y como Vocales adjuntos, un Delegado de la Intervención general de la Administración del Estado, que actuará como Interventor, y un Abogado del Estado de la Asesoría jurídica de este Ministerio, como Asesor del Tribunal, que oportunamente serán designados.

Lo que, con inclusión de un ejemplar de los pliegos de condiciones de que queda hecho mérito, digo a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes, sirviendo la presente Orden de anuncio de la subasta, una vez publicada con los referidos pliegos en la GACETA DE MADRID, Madrid, 18 de Julio de 1932.

CASARES QUIROGA

Señor Director general de la Guardia civil.

Pliego de condiciones técnicas que han de regir en la subasta para la adquisición de automóviles y motocicletas a que se refiere la Orden anterior.

Primer lote.

1.º Para el suministro de este material, se establece un solo lote, compuesto por 55 automóviles de siete plazas, carrozados, para la conducción de fuerzas, no debiendo exceder el precio de 15.000 pesetas, sin incluir los derechos de Aduanas.

2.º Las características que han de reunir los coches de siete plazas serán las siguientes:

Potencia fiscal no inferior a 13 CV.
Número de cilindros, cuatro en adelante.

Deben alcanzar una velocidad en llano de 75 kilómetros por hora y subir pendientes al menos del 15 por 100 a plena carga.

Equipo eléctrico con dinamo, instalación de puesta en marcha, bocina eléctrica, faros con luces de población, carretera y cruces, piloto e indicador de parada.

Cuadro con cuenta kilómetros y cuenta velocidades.

Frenos sobre las cuatro ruedas.
Tapicería en cuero o simlicuero.
Equipo de herramientas completo.
Una rueda de repuesto equipada.
Carrozados en faetón con capota de lona impermeable y cortinillas laterales.

Cada vehículo tendrá cuatro puertas laterales de fácil acceso.

Las aletas serán de chapa, tanto las traseras como las delanteras, y unidas al chasis por soporte de hierro forjado las delanteras.

Deberán tener espejo retrovisor.

3.º Los coches serán recibidos en esta capital.

4.º La mercancía viajará por cuenta y riesgo de la casa adjudicataria.

5.º El plazo de entrega será de treinta días a contar desde la fecha de la adjudicación definitiva.

6.º Todo el material deberá estar pintado en color sufrido y unido, sin adornos pronunciados y desprovistos de detalles innecesarios.

7.º Las pruebas a que han de someterse serán un recorrido de 200 kilómetros con carga máxima y subir pendientes de 15 por 100.

Segundo lote.

1.º Para el suministro de este material se establece un solo lote compuesto de 24 automóviles de 22 plazas, carrozados, para el transporte de fuerzas, no debiendo exceder el precio de 25.000 pesetas sin incluir los derechos de Aduanas.

2.º Las características que han de reunir serán las siguientes:

Potencia fiscal no inferior a 20 CV.
Número de cilindros, seis en adelante.

Deben alcanzar una velocidad en llano de 75 kilómetros por hora y subir pendientes al menos del 15 por 100 a plena carga.

Equipo eléctrico con dinamo, instalación de puesta en marcha, bocina eléctrica, faros con luces de población, carretera y cruce, piloto e indicador de parada.

Cuadro con cuenta kilómetros y cuenta velocidades.

Frenos sobre las cuatro ruedas.
Tapicería en cuero o simlicuero.

Equipo de herramientas completo; dos ruedas de repuesto equipadas, carrozados en faetón con capota de lona e impermeable y cortinillas laterales.

Los accesos serán laterales y los asientos perpendiculares a la dirección de la marcha.

Las aletas serán de chapa, tanto las traseras como las delanteras y unidas al chasis por soportes de hierro forjado las delanteras.

Deberán tener espejo retrovisor.

3.º Los coches serán recibidos en esta capital.

4.º La mercancía viajará por cuenta y riesgo de la casa adjudicataria.

5.º El plazo de entrega será de cincuenta y cinco días a contar desde la fecha de la adjudicación definitiva.

Todo el material deberá estar pintado en color sufrido y unido sin adornos pronunciados, y desprovistos de detalles innecesarios.

7.º Las pruebas a que han de someterse serán un recorrido de 200 kilómetros con carga máxima y subir pendiente del 15 por 100.

Tercer lote.

1.º Para el suministro de este material se establece un solo lote compuesto de 25 motocicletas rápidas equipadas con sidecar de dos plazas para la conducción de fuerza cuyo precio no

excederá de 8.000 pesetas por unidad, sin incluir derecho de Aduanas.

2.º Las características que han de reunir las motocicletas de referencia serán las siguientes:

Potencia fiscal no inferior a siete caballos.

Número de cilindros, dos en adelante.

Deben alcanzar una velocidad de 80 kilómetros a la hora y subir pendientes al menos del 15 por 100.

Tendrán equipo eléctrico con instalación de faros para luces de población y carretera.

Una rueda de repuesto equipada. Cuenta kilómetros y cuenta velocidades.

Frenos potentes.

Tapicería del sidecar será de cuero o simlicuero.

Equipo de herramientas completo.

El sidecar tendrá puerta lateral.

Los asientos del sidecar de las dos plazas deben situarse de modo que los ocupantes, dándose la espalda, den frente a vanguardia y retaguardia.

3.º Las motocicletas serán recibidas en esta capital.

4.º La mercancía viajará por cuenta y riesgo de la casa adjudicataria.

5.º El plazo de entrega será de cuarenta días a contar desde la fecha de la adjudicación definitiva.

6.º El material deberá estar pintado en color sufrido y unido, sin adornos pronunciados, y desprovisto de detalles innecesarios.

7.º Las pruebas a que han de someterse será un recorrido de 200 kilómetros con carga máxima y subir pendientes del 15 por 100.

Pliego de condiciones legales que han de regir en la subasta para la adquisición de 55 automóviles de siete plazas, 24 automóviles de 22 plazas y 25 motocicletas con sidecar con dos plazas a que se refieren las condiciones técnicas expresadas anteriormente.

1.º La subasta se celebrará en Madrid en los locales de la Dirección general de la Guardia civil en la fecha que se determina en la Orden ministerial.

2.º El material que se trata de adquirir habrá de ser de producción nacional, y en el caso de no presentarse ninguna casa nacional con proposición admisible en la primera subasta, podrá ser adjudicado a la producción extranjera en la segunda.

3.º La primera subasta se celebrará precisamente en día laborable y el Tribunal se constituirá a la hora señalada en el local designado al efecto, dando principio el acto con la lectura de los anuncios y pliegos de condiciones, destinándose a continuación treinta minutos a recibir las proposiciones, que serán presentadas por sus autores o representantes en pliegos cerrados, los que serán numerados por el orden de presentación. Esta primera subasta quedará reservada exclusivamente a fabricantes o productores nacionales, y en caso de declararse desierta, al día siguiente, en el mismo local y hora, se celebrará la segunda subasta, a la que podrán concurrir los productores nacionales y extranjeros, reuniéndose el Tribunal a la hora señalada en el mismo local, dando principio al acto con la lectura de

los anuncios y pliego de condiciones, destinándose a continuación treinta minutos, que se emplearán en recibir las proposiciones, que serán presentadas por sus autores o representantes en pliegos cerrados, los que serán numerados por orden de presentación. Transcurrido el plazo de treinta minutos que se mencionan en ambas subastas, no podrán recibirse más proposiciones ni retirarse las presentadas.

4.º Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en la ley de 14 de Febrero de 1907, aprobada por Orden de 26 de Junio de 1917, se copian a continuación los siguientes artículos:

"Artículo 10. Cuando se haya celebrado sin obtener postura o proposición admisible una subasta o concurso sobre materia reservada a la producción nacional, se podrá admitir la concurrencia de la extranjera en la segunda o en el segundo concurso que se convoque, con sujeción al mismo pliego de condiciones que sirvió de base para la primera vez."

"Artículo 11. En la segunda subasta o en el segundo concurso previsto por el artículo anterior, los productos nacionales serán preferidos en concurrencia con los extranjeros excluidos de la relación vigente, mientras el precio de aquéllos no exceda al de éstos en más del 10 por 100 del precio que señale la proposición más módica. Siempre que el contrato comprenda productos incluidos en la relación vigente y productos que no lo estén, los pliegos de condiciones y las proposiciones se agruparán y evaluarán por separado. En tales contratos, la preferencia del producto nacional establecida por el párrafo precedente, cuando ésta fuera aplicable, cesará si la proposición por ella favorecida resulta onerosa en más del 10 por 100, computados sobre el menor precio de los productos no figurados en dicha relación anual."

"Artículo 12. En todo caso, las proposiciones han de expresar los precios en moneda española, entendiéndose por cuenta del proponente los adeudos arancelarios, en su caso, los demás impuestos, los de transportes y cualesquiera otros gastos que se ocasionen para efectuar la entrega, según las condiciones del contrato."

"Artículo 14. Las Autoridades y funcionarios de la Administración que otorguen cualesquiera contratos para servicios a obras públicas, deberán cuidar de que, copias literales de tales contratos sean comunicadas inmediatamente después de celebrarlos en cualquier forma (directa, concurso o subasta) a la Comisión protectora de la Producción nacional."

5.º Las proposiciones se extenderán en papel sellado de la clase 6.ª y aparecerán sin enmiendas ni raspadura, al menos que se salven con nueva firma, y se ajustarán al modelo que se publica a continuación. Los demás documentos llevarán el timbre prevenido por la vigente Ley.

6.º Para poder tomar parte en la subasta, los licitadores acompañarán a sus respectivas proposiciones la carta de pago que justifique haber impuesto en la Caja General de Depósitos o en una de sus Sucursales una suma equivalente al 5 por 100, calcula-

do por el precio límite que figura en el pliego de condiciones técnicas.

Esta garantía podrá consignarse en metálico o en títulos de la Deuda pública, que serán valorados al precio medio de cotización en Bolsa en el mes próximo anterior, de no estar dispuesto que se admitan por su valor nominal.

Este depósito se constituirá haciendo constar expresamente que se ha efectuado para poder acudir a la subasta a que este pliego se refiere. Esta garantía sólo servirá para la proposición a la cual vaya unida.

7.º Los autores de las proposiciones o sus representantes, que concurrirán al acto, acompañarán sus cédulas o pasaportes de extranjería y el último recibo o alta de la contribución industrial que corresponda satisfacer, según el concepto en que los licitadores comparezcan, o caso de estar exceptuado de contribución industrial, con arreglo a la ley de Utilidades, se justificará este extremo. Los apoderados o sus representantes deberán también exhibir el poder notarial otorgado a su favor, así como también la certificación a que hace referencia el Decreto de 24 de Diciembre de 1928 y el último recibo que acredite el pago de cuotas del retiro obrero. Los pliegos cerrados expresarán en su cubierta el lote o lotes a que se refiera.

Todos los documentos presentados por los licitadores en el acto de la subasta, que estén expedidos en el extranjero y en idioma extranjero, deberán ser traducidos por la Interpretación de lenguas del Ministerio de Estado y estar además legalizados y visada su firma por dicho Ministerio. Asimismo habrán de ser reintegrados conforme a la ley del Timbre, quedando exceptuados los pasaportes extranjeros.

8.º No se admitirán para tomar parte en la subasta ni para garantizar el servicio más que las cartas de pago constituidas exclusivamente para el que es motivo de la subasta.

9.º Las cartas de pago de depósitos correspondientes a las proposiciones que no sean aceptadas se devolverán después de terminar el acto de la subasta a los interesados, los que firmarán el "retiré" al pie de sus respectivas ofertas, quedándose éstas unidas al expediente de subasta. Igualmente se devolverán los documentos que acompañen a sus proposiciones.

10. El precio que se consigne en las proposiciones se expresará en letras por pesetas y céntimos de dicha unidad monetaria, no admitiéndose más fracciones que las de céntimos, en la inteligencia que de consignarse más cifras decimales no serán apreciadas, quedando a favor del Estado las fracciones que no lleguen a un céntimo.

11. Las proposiciones que no reúnan los requisitos expresados en los presentes pliegos de condiciones no serán admitidas.

12. El material objeto de subasta será dentro de cada lote, de una misma marca, y dentro de cada tipo de los pedidos serán todas las unidades idénticas, atendiendo con esto a la unificación del material, mejor organización y mayor rendimiento del servicio en todos sus aspectos.

13. Los plazos de entrega del material objeto de esta subasta serán los

siguientes: Primer lote: Para los coches de siete plazas, treinta días, contados a partir del de la adjudicación definitiva. Segundo lote: Para los coches de 22 plazas, cincuenta y cinco días, contados en la misma forma. Tercer lote: Para las 25 motocicletas, cuarenta días. Se concederá una prórroga de diez días, una vez agotados los plazos marcados anteriormente, siendo esta prórroga de diez días, penalizada a razón de 100 pesetas diarias por unidad de las del primero y segundo lote y 50 de las del tercero, que falten por entregar en los plazos estipulados.

14. Una vez cerrada la admisión de proposiciones y antes de proceder a la apertura y lectura de los pliegos de condiciones, que se verificará por el orden de su numeración, podrán exponer los autores o apoderados las dudas que se les ofrezcan o pedir las explicaciones necesarias, en la inteligencia de que, abierto el primer pliego, no habrá lugar a explicaciones ni observaciones de ningún género que interrumpen el acto.

15. Terminada la lectura de las proposiciones presentadas se formará por el Secretario del Tribunal de suabasta un estado comparativo de las mismas, que firmará con el Interventor y estampará el visto bueno del Presidente.

Caso de que resultasen de dicho estado dos o más proposiciones iguales y fuesen las más ventajosas, el Presidente del Tribunal invitará a una licitación por pujas a la llana durante quince minutos a los autores de aquellas proposiciones, y si, terminado este plazo, existiese la igualdad, se adjudicará la subasta mediante sorteo.

16. Cerrada que sea la licitación, el Presidente del Tribunal declarará aceptada y hará la adjudicación provisional, a reserva de la aprobación superior, a la proposición más ventajosa, comparando entre sí las ofertas que se refieran a cada uno de los tres lotes objeto de esta subasta, en cuyo momento se dará por terminado el acto y se extenderá un acta notarial de lo ocurrido, la que autorizará todo el Tribunal y firmarán asimismo el rematante o su apoderado.

17. La garantía provisional quedará a beneficio del Tesoro cuando el autor de la proposición a favor de la cual se haga la adjudicación deje de firmar el acta de la subasta aceptando su compromiso.

18. Declarada la aceptación de una proposición, se entiende que lleva envuelta la responsabilidad del adjudicatario hasta que sea aprobada.

19. Aprobada la adjudicación, el adjudicatario constituirá, dentro del desde la fecha en que se le comunicades de la fecha en que se le comunicades que la adjudicación definitiva, una fianza de cuantía igual al 10 por 100 del importe de su proposición, mediante depósito constituido en la misma forma que el provisional, el que servirá para garantizar el cumplimiento del contrato, circunstancia que hará constar expresamente en el documento acreditativo de la constitución del mencionado depósito, que se hará a nombre del Director general de la Guardia civil.

Si por causas del adjudicatario no

se constituyera el depósito del 10 por 100 dentro del plazo señalado, perderá éste la fianza provisional, quedando a beneficio del Tesoro el importe de la misma.

El resguardo del depósito provisional se devolverá al adjudicatario en el acto de la firma de la escritura.

Realizada la entrega por el adjudicatario y practicadas a satisfacción las pruebas suficientes, el Director general de la Guardia civil acordará la devolución de la fianza depositada, una vez que se haya acreditado haber satisfechos todos los gastos a que se refieren las cláusulas 23, 25 y 26 de este pliego.

20. El adjudicatario tendrá obligación de formalizar escritura pública, que se otorgará en el día y hora que se designe, concurriendo al otorgamiento dicho Director general y la persona legalmente autorizada por la Casa vendedora, facilitando ésta, a los fines correspondientes, una primera copia y cuatro simples deducidas de dicha escritura, siendo de su cuenta todos los gastos que ocasionen el otorgamiento y copias indicadas.

21. Cuando el adjudicatario no cumplierse las condiciones que deban llenar para la celebración del contrato o impidiere que éste tenga efecto en el término señalado, se anulará el remate a costa del mismo rematante.

Los efectos de esta declaración serán:

1.º La pérdida de la garantía o depósito de la subasta, que desde luego se adjudicará al Estado como indemnización del perjuicio ocasionado por la demora del servicio.

2.º La celebración de una nueva subasta bajo las mismas condiciones, pagando el primer rematante la diferencia de la primera a la segunda.

3.º No presentándose proposiciones admisibles en la nueva, el Director general de la Guardia civil ejecutará el servicio por su cuenta o por contratación directa, respondiendo el adjudicatario del mayor gasto que se ocasiona con respecto a su proposición.

Para exigir la responsabilidad consignada anteriormente en el segundo y tercer casos y cuantas se originen del incumplimiento del contrato, se procederá en la forma que determina la condición 29 de este pliego.

22. Los gastos que ocasionen la inserción de anuncios y asistencia notarial serán abonados por el adjudicatario. El adjudicatario en segunda subasta no estará obligado al pago de los gastos de la primera.

23. El adjudicatario satisfará los gastos de transporte, acarreo y derechos o arbitrios que pudiera tener el material.

24. Los pagos de este servicio se harán dentro de los créditos disponibles y una vez entregado el material y recibido de conformidad y con arreglo a las condiciones establecidas en las técnicas de esta subasta.

A la vista de la correspondiente acta de reconocimiento y cumplidos los requisitos de Derechos reales e impuestos del Timbre, se formalizará la orden de pago.

25. El adjudicatario queda obligado a satisfacer el importe del 130 por 100 de pagos del Estado, Derechos reales

y de timbre y todos los demás que correspondan.

26. El adjudicatario queda asimismo obligado a presentar en la Oficina liquidadora del impuesto de Derechos reales, la escritura que otorgue, siendo de su cuenta el abono de limpo que proceda y demás gastos que como consecuencia pudieran originarse.

27. La recepción de los coches se efectuará por la Comisión de compra de la Dirección general de la Guardia civil, que redactará triplicada acta de recepción con arreglo a lo legislado.

28. Si el adjudicatario o su representante dado a conocer en la Dirección general de la Guardia civil, se ausentara sin previo aviso ni autorización de la plaza en donde se verifique el servicio, las órdenes relativas al mismo que fueran necesario comunicarle, se considerarán como si las hubiese recibido, y de no cumplimentarlas se procederá a efectuar dicho servicio en la forma que más convenga a costa y riesgo del citado adjudicatario.

29. En todos los casos de incumplimiento, el adjudicatario será requerido al abono que proceda, y de no verificarlo, si los pagos que estuviesen pendientes o la fianza prestado no fuese suficiente, se instruirá el oportuno expediente de apremio como deudor a la Hacienda.

30. Las disposiciones gubernativas que en este contrato se adopten por la Dirección general de la Guardia civil, tendrán carácter ejecutivo, quedando a salvo el derecho del adjudicatario de dirigir sus reclamaciones por la vía contencioso-administrativa.

Las cuestiones que por el contrato puedan dar lugar a que no se puedan resolver por las disposiciones especiales sobre contratación administrativa se harán por las reglas de derecho común.

Asimismo, el contrato no podrá someterse a juicio arbitrario, y cuantas dudas se susciten sobre su inteligencia, rescisión y efectos, se resolverá en la forma que anteriormente se determina.

31. El adjudicatario queda obligado al cumplimiento de cuantos deberes impone a los patronos el Código del trabajo y demás disposiciones de carácter social vigente.

32. No se accederá a satisfacer indemnización alguna ni a pagar mayor precio del estipulado por la creación de nuevos impuestos, carestía de los mercados o subida de tarifas de ferrocarriles.

Asimismo, la Dirección general de la Guardia civil tampoco intentará mermar la retribución convenida porque se supriman o disminuyan los citados impuestos o tarifas existentes al contraer el compromiso.

De igual manera la Dirección general de la Guardia civil no abonará en ningún caso intereses de demora.

33. En caso de muerte o quiebra del adjudicatario, quedará rescindido y terminado el contrato, a no ser que los herederos o los síndicos de la quiebra se ofrezcan a llevarle a cabo bajo las condiciones estipuladas en el mismo. La Dirección general de la Guardia civil quedará entonces en libertad de admitir o desear el ofrecimiento, según convenga, sin que en este último caso tengan aquéllos derechos a in-

demnización alguna, sino únicamente a que se les haga la liquidación de los devengos del vendedor.

34. Los autores de las proposiciones o sus representantes que concurren al acto de subasta acompañarán a sus proposiciones el certificado expedido por el Comité regulador de la producción nacional a que se refiere el Reglamento aprobado por Decreto de 3 de Diciembre de 1925 (GACETA número 342) y las Ordenes de 25 de Mayo de 1927 (GACETA núm. 148) y 3 de Febrero de 1928 (GACETA núm. 38), cuando los proponentes sean productores.

El adjudicatario deberá designar los establecimientos propios o ajenos de donde el material haya de provenir. Si tal designación no constase en la proposición del adjudicatario, habrá éste de hacerlo por escrito con anterioridad a la formalización del contrato, sin perjuicio de rectificarla o variarla a su voluntad, también por escrito, en lo sucesivo, a fin de que los funcionarios de la Administración o los Delegados al efecto de la Comisión protectora de la Producción nacional puedan en todo momento fiscalizar la observancia de las obligaciones contratadas.

35. Si en el transcurso de las pruebas hubiera que desechar 10 vehículos, se darán éstas por terminadas, anulando la adjudicación y quedando el adjudicatario sujeto a las penalidades que señala el artículo 21. Los vehículos que fueran rechazados serán sustituidos en un plazo máximo de veinte días. Una vez terminadas estas pruebas, será reconocido el material por la Comisión para determinar si procede su recepción definitiva.

36. Todo cuanto no aparezca consignado en este pliego de condiciones económicas legales, se regirá por los preceptos del Reglamento para la contratación administrativa. Madrid, 18 de Julio de 1932.—Aprobado.—Santiago Casares Quiroga.

Modelo de proposición.

Don ..., domiciliado en ... y con residencia en ..., provincia de ..., calle de ..., número ..., con cédula personal de ... clase, número ..., expedida en ... (o pasaporte de extranjería, en su caso), que acompaña; enterado del anuncio publicado en la GACETA DE MADRID de fecha ..., para el suministro, mediante subasta, de 55 automóviles de siete plazas, 24 automóviles de 22 plazas y 25 motocicletas rápidas con sifecar de dos plazas, y enterado también de los pliegos de condiciones técnicas y legales a que los mismos alumnos, se compromete y obliga, con sujeción a las cláusulas de ellos, a su más exacto cumplimiento y ofrece (los

efectos del lote por el que se verifica la licitación) al precio de ... pesetas (en letra) por unidad.

A esta proposición se acompañan todos los documentos exigidos en los citados pliegos de condiciones y el resguardo de haber depositado el 5 por 100 a que se hace referencia en éstos. Madrid, ... de ... de 1932.

(Firma y rúbrica del proponente.)

Ilmos. Sres.: Vista la instancia promovida por D. Serafín Marín y Caire, solicitando, como Secretario del Colegio de Huérfanos de Telégrafos, Hogar Telegráfico, la autorización ministerial necesaria para modificar los Estatutos y Reglamentos de dicha Institución en el sentido propuesto en Junta general de Asociados, celebrada los días 25 y sucesivos del mes de Agosto de 1931, y que se refleja en la redacción dada a los mismos por el Consejo de Administración, sometidos, con la instancia, a este Ministerio:

Resultando que por el peticionario se han cumplido los requisitos y trámites establecidos en la ley general de Asociaciones y en la de Bases de funcionarios del Estado, complementadas a este respecto por el Reglamento de 7 de Septiembre de 1918 y Real orden circular de 19 de Diciembre de 1924:

Resultando que las Direcciones generales encomendadas a V. II. informan la instancia favorablemente:

Considerando que las modificaciones propuestas, conservando y respetando íntegramente los principios fundamentales de la constitución de la Asociación expresada han de facilitar la más rápida y eficaz consecución de los fines benéficos que la misma persigue adaptándose mejor el nuevo Estatuto y Reglamento a las Leyes fundamentales de la República española.

Este Ministerio ha tenido a bien aprobar las modificaciones propuestas y autorizar a la Asociación Colegio de Huérfanos de Telégrafos, Hogar Telegráfico, para poner en vigor los nuevos Estatutos y Reglamentos redactados como consecuencia de dichas modificaciones.

Lo digo a V. II. para su conocimiento y efectos.—Madrid, 14 de Julio de 1932.

P. D.,
A. GALARZA

Señores Director general de Seguridad y Director general de Telecomunicación.

MINISTERIO DE INSTRUCCION PUBLICA Y BELLAS ARTES

ORDENES

Ilmo. Sr.: Vistos los expedientes promovidos por los Ayuntamientos que se detallan en la adjunta relación sobre creación de Escuelas nacionales graduadas o ampliación de secciones en las ya existentes, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 7.º del Real decreto de 25 de Febrero de 1911, Reales órdenes de 18 de Agosto de 1917 y 2 de Noviembre de 1923 y demás disposiciones vigentes,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º Que se consideren creadas con carácter provisional las plazas de Maestro y Maestra de Sección que, con destino a las Escuelas nacionales graduadas que se citan, figuran en la relación que se acompaña, según en la misma se expresa.

2.º Que no se eleve a definitivo el carácter provisional de esta creación hasta tanto que por las respectivas Inspecciones de Primera enseñanza se remitan a este Ministerio, en el más breve plazo posible, las copias de las actas juradas reglamentarias a que se refiere el número 5.º de la ya citada Real orden de 2 de Noviembre de 1923; y

3.º Que los gastos que esta creación supone sean con cargo al capítulo 4.º, artículo 1.º, concepto 8.º bis del vigente presupuesto de este Departamento los de personal, y los de material con cargo al capítulo 5.º, artículo y concepto 1.º del mismo presupuesto.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 15 de Julio de 1932.

P. D.,
DOMINGO BARNES

Señor Director general de Primera enseñanza,

RELACION de las Escuelas Nacionales Graduadas, creadas provisionalmente, a que se refiere la Orden fecha 15 de Julio de 1932.

Número de orden	AYUNTAMIENTO	PROVINCIA	ESCUELA NACIONAL GRADUADA DE	SECCIONES		Remuneraciones a los Directores — Pesetas	COMO SE HACE LA CREACION PROVISIONAL
				Número de las que ha de constar la Graduada	Número de las que se crean		
1	Caudete	Albacete	Niños	6	7	125	Nueva creación.
2	Elda	Alicante	Idem	6	3	»	Ampliación de dos Secciones.
3	Idem	Idem	Niñas	6	3	»	Idem.
4	Cuevas del Almanzora	Almería	Niños	3	1	100	A base de dos unitarias.
5	Idem	Idem	Niñas	3	1	100	Idem.
6	Huércal de Almería	Idem	Niños	3	1	100	Idem.
7	Huércal-Overa	Idem	Idem	3	1	150	Idem.
8	Idem	Idem	Niñas	3	2	150	A base de una unitaria.
9	Mojacar	Idem	Niños	3	1	125	A base de dos unitarias.
10	Idem	Idem	Niñas	3	1	125	Idem.
11	El Tiemblo	Avila	Niños	5	2	»	Ampliación de dos Secciones.
12	Idem	Idem	Niñas	5	2	»	Idem.
13	Almendrales	Badajoz	Niños	6	7	150	Nueva creación.
14	Idem	Idem	Niñas	6	7	150	Idem.
15	Palma de Mallorca	Baleares	Idem	4	3	350	A base unitaria n.º 2. (Una Sección será de párvulos).
16	Idem	Idem	Niños	4	3	350	A base unitaria de Secar la Real. (Una Sección será de párvulos).
17	Idem	Idem	Niños, plaza de P. Garau	4	3	350	A base una unitaria. (Dos Secciones serán de párvulos).
18	Santa Margarita	Idem	Niñas	4	3	100	A base una unitaria. (Una Sección será de párvulos).
19	Centellas	Barcelona	Niños	3	2	100	A base de una unitaria.
20	Idem	Idem	Niñas	4	3	100	A base de una unitaria. (Una Sección será de párvulos).
21	Granollers	Idem	Idem	4	1	»	Ampliación de una Sección.
22	Puigreig	Idem	Niños	3	1	100	A base de dos unitarias.
23	Idem	Idem	Niñas	3	1	100	Idem.
24	Sallent	Idem	Niños	5	1	»	Ampliación de una Sección.
25	San Juan Despi	Idem	Idem	3	2	100	A base de una unitaria.
26	Idem	Idem	Niñas	3	2	100	Idem.
27	San Quirico de Besora	Idem	Niños	3	2	100	Idem.
28	Idem	Idem	Niñas	3	2	100	Idem.
29	Cádiz	Cádiz	Práctica Normal Maestras	3	1	»	Ampliación de una Sección.
30	Cuevas de Vinromá	Castellón	Niños	3	»	125	A base de tres unitarias.
31	Arés	Coruña (La)	Idem	4	1	125	A base de dos unitarias.
32	Bañolas	Gerona	Idem	5	1	»	Ampliación de una Sección.
33	Idem	Idem	Niñas	5	1	»	Idem.
34	Eibar	Guipúzcoa	Niñas, "Urquizu"	3	3	150	Nueva creación.
35	Lezo	Idem	Niños	3	2	100	A base de una unitaria.
36	Alhama de Granada	Granada	Idem	3	»	125	A base de las unitarias números 2, 4 y 5.
37	Loja	Idem	Niñas	6	4	»	Ampliación dos Secciones niñas y una de párvulos.
38	Huesca	Huesca	Práctica de niños Normal Magisterio	6	2	»	Ampliación de dos Secciones.
39	Idem	Idem	Práctica de niñas idem id.	6	2	»	Idem.
40	Cistierna	León	Niñas	6	1	»	Ampliación de una Sección.
41	La Bañeza	Idem	Niños	6	2	»	Idem.
42	Idem	Idem	Niñas	4	2	»	Idem.
43	Beniel	Murcia	Niños	4	1	»	Idem.
44	La Unión	Idem	Niños, "Marcelino Domingo"	4	1	»	Idem.
45	Canedo	Orense	Niños, de Puente-Mayor	3	2	125	A base de una unitaria.
46	Idem	Idem	Niñas, de id.	3	2	125	Idem.
47	Cangas de Onís	Oviedo	Niños	4	1	»	Ampliación de una Sección.
48	Idem	Idem	Niñas	5	2	»	Ampliación dos Secciones. (Una será de párvulos).

Número de Orden	AYUNTAMIENTO	PROVINCIA	ESCUELA NACIONAL GRADUADA DE	SECCIONES		Remuneraciones a los Directores — Pesetas	CÓMO SE HACE LA CREACION PROVISIONAL
				Número de las que ha de constar la Graduada	Número de las que se crean		
49	Gijón	Oviedo	Niños, barrio de Humedal	3	3	350	Nueva creación.
50	Oviedo	Idem	Niños, Hospicio provincial	3	2	350	A base de una unitaria
51	Idem	Idem	Niños, "Bernardino Machín"	4	1	»	Ampliación de una Sección
52	Idem	Idem	Niñas, "Bernardino Machín"	4	1	»	Idem.
53	Siero	Idem	Niños	5	2	»	Ampliación dos Secciones. (Una será de párvulos).
54	Idem	Idem	Niñas	5	2	»	Idem.
55	Túy	Pontevedra	Idem	3	1	150	A base de dos unitarias.
56	Béjar	Salamanca	Niñas, "El Salvador"	4	1	»	Ampliación de una Sección.
57	Salamanca	Idem	Niños, paseo de San Antonio	3	3	250	Nueva creación.
58	Idem	Idem	Niños, Casa de Huérfanos	4	3	250	A base de una unitaria.
59	Idem	Idem	Niñas, "Casa de Huérfanos"	4	4	250	Nueva creación.
60	Nava de la Asunción	Segovia	Niños	4	1	»	Ampliación de una Sección.
61	Idem	Idem	Niñas	4	1	»	Idem.
62	La Campana	Sevilla	Niños	4	»	125	A base de cuatro unitarias.
63	Idem	Idem	Niñas	4	»	125	Idem.
64	Villan.ª del Río	Idem	Niños, Villanueva las Minas	3	3	125	Nueva creación.
65	Idem	Idem	Niñas, Villanueva las Minas	3	3	125	Idem.
66	San Carlos de la Rápita	Tarragona	Niños	4	1	»	Ampliación de una Sección
67	Idem	Idem	Niñas	4	1	»	Idem.
68	Torredembarra	Idem	Niños	3	3	100	Nueva creación.
69	Idem	Idem	Niñas	3	3	100	Idem.
70	Puebla de Almoradiel	Toledo	Niños	4	1	»	Ampliación de una Sección.
71	Idem	Idem	Niñas	4	»	»	Agregación de una de párvulos.
72	Toledo	Idem	Niñas, Col.ª provincial	3	3	250	Nueva creación.
73	Montserrat	Valencia	Niños	3	»	100	A base de tres unitarias.
74	Idem	Idem	Niñas	3	»	100	Idem.
75	Galdácano	Vizcaya	Niños, "Doctor Gandásegui"	5	1	»	Ampliación de una Sección.
76	Villalpando	Zamora	Niñas	4	2	100	A base de dos unitarias.
77	Idem	Idem	Niños	4	2	100	Idem.
78	Ejea de los Caballeros	Zaragoza	Niñas	8	2	»	Ampliación de dos Secciones.
79	Idem	Idem	Niños	8	5	»	Idem de cuatro Secciones.
TOTALES					154	7.050	

Madrid, 15 de Julio de 1932.

Ilmo. Sr.: Publicada en la GACETA DE MADRID de ayer la Orden aprobando la propuesta del Patronato de Cultura de Sevilla sobre nombramiento de Profesores aspirantes e interinos del Instituto-Escuela de dicha capital, se ha sufrido error al designar a D. Fernando Sánchez Corona, Profesor de Iniciación de la Cultura física, debiendo rectificarse en el sentido de que se trata de la Cultura técnica, debiendo percibir este personal sus haberes desde 1.º de Abril próximo pasado, requisito que se ha omitido en la citada Orden, con cargo al capítulo séptimo, artículo único, concepto 15

del Presupuesto vigente de este Ministerio.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 19 de Julio de 1932.

P. D.,
DOMINGO BARNES

Señor Subsecretario de este Ministerio.

Ilmo. Sr.: Publicada en la GACETA DE MADRID de 16 del actual la Orden anunciando a concurso previo de traslado la provisión de la Cátedra de Lengua francesa del Instituto nacio-

nal de Segunda enseñanza de Cádiz, debe entenderse rectificada esta Orden en el sentido de que la Cátedra de que se trata es de Lengua latina, quedando subsistente en la referida Orden y en el anuncio que se publica en la expresada GACETA lo referente a plazos y condiciones para optar al citado concurso.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 19 de Julio de 1932.

P. D.,
DOMINGO BARNES

Señor Subsecretario de este Ministerio.

MINISTERIO DE TRABAJO Y PREVISIÓN

ORDENES

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales que han de integrar el Jurado mixto de Minería, de Huelva,

Este Ministerio ha dispuesto que el mencionado Jurado mixto quede constituido de la manera siguiente:

Vocales patronos efectivos: D. Manuel Fernández Balbuena, D. Juan Herra Ortuño, D. Manuel de Mora Romero, D. Emilio Cano Rincón, D. José Sánchez Mora, D. Jenaro Batanero Gamonose y D. Adolfo Ortiz Rael.

Vocales patronos suplentes: Don Eduardo Pineda Oñate, D. Federico Mayboll Alemán, D. Eduardo Gamir Prieto, D. Julio Sacristán González, D. Juan Moreno Rodríguez, D. Amable Mittenhorff Vidal y D. Manuel Garrido Wert.

Vocales obreros efectivos: D. José Romero Báez, D. Remigio Pozas Delgado, D. Justo Pozas Delgado, D. Federico Isidoro Rosario, D. José Ramos González, D. Manuel del Pino López, D. Agustín Marcos Escudero.

Vocales obreros suplentes: D. Juan Rubio López, D. Martín Martín Jiménez, D. Manuel Macía Márquez, D. Manuel Florencia Macareno, D. Jesús Limón, D. Manuel Lonaire Barbosa y D. Tomás Martínez Blanco.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales que han de integrar el Jurado mixto del Comercio en general, de Málaga,

Este Ministerio ha dispuesto que el expresado Jurado mixto quede constituido de la manera siguiente:

Vocales patronos efectivos: D. José Gómez Mercado, D. Juan Carrasco Guerrero, D. Francisco Navas Ruinervo, D. José Márquez Moreno, D. Manuel Espejo Rodríguez, D. Carlos Rubio Gómez y D. José Almarza Gómez.

Vocales patronos suplentes: D. José Izurrategui Alday, D. Julio Gancedo Sáenz, D. Nicolás Ciria Ruiz, D. Adolfo Alvarez Uriarte, D. Aurelio Maqueda Gómez, D. Manuel Ramírez Garcef y D. Damián Moragues Morato.

Vocales obreros efectivos: D. José

López-Rosa González, D. Cristóbal Retamero Barco, D. Francisco Murado Gutiérrez, D. José Ramos Galdeano, D. Manuel Martín Ruiz, D. Eduardo Cazorla Martín y D. Gabriel Vera de Castro.

Vocales obreros suplentes: D. Enrique Alcauza Aparicio, D. Miguel Rojas Ruiz, D. Luis García Naranjo, D. Bartolomé Ferrer Bermudo, D. Salvador Carrión Montosa, D. Enrique España Pulido y D. Rafael Naranjo León.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales que han de integrar el Jurado mixto de la Industria Hotelera, de Sevilla,

Este Ministerio ha dispuesto que el mencionado Jurado mixto quede constituido en la forma siguiente:

Sección de Patronos y Camareros.

Vocales patronos efectivos: D. Manuel Otero, D. Bernaldo Alvarez, don Antonio Casado, D. José Vilaseca, don Manuel Contreras, D. Juan Díez y don Cayetano García.

Vocales patronos suplentes: D. Rafael Simón, D. Alfredo Gómez, D. Justo Bernaldo, D. Fidel Gutiérrez, don José Camilleri, D. Vitaliano Serra y D. José Sampedro.

Vocales obreros efectivos: D. Nemesio Arribas Benítez, D. Francisco Galisteo Torrijos, D. Francisco Crespo Urbano, D. José Beltrán Rueña, D. Jesús Crespo Martínez, D. José González Sánchez y D. Manuel Lérida-López.

Vocales obreros suplentes: D. Manuel Casañez Carruana, D. Mariano González Hernández, D. Rafael Ramírez Clavijo, D. Marcial Delgado Rouquid, D. Jesús Pons Tudó, D. Francisco Cepero Domínguez y D. Juan Díaz García.

Sección de Patronos y Cocineros.

Vocales patronos efectivos: D. Rafael Simón, D. Emilio Jimena, D. Antonio Casado, D. Justo Bernaldo, don Ramón Sol, D. Emilio Acosta y don Félix Gutiérrez.

Vocales patronos suplentes: D. Alfredo Gómez, D. Manuel Otero, D. Bernaldo Alvarez, D. Indalecio Moya, don Francisco González, D. Manuel Cabral y D. Cayetano García.

Vocales obreros efectivos: D. Ramón Villanúa del Corral, D. Andrés González Cortés, D. Jorge Chamorro

García, D. Juan Bauzal Vestard, D. Casimiro Iglesias Megides, D. Rafael Castillo Portero y D. Manuel Bastos López.

Vocales obreros suplentes: D. José Remedo Valdé, D. Domingo Freire, D. Francisco Maldonado Hurtado, don Juan Rodríguez Sánchez, D. Ignacio Iglesia García, D. Ezequiel Santos Uvero y D. José Santiago López.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Visto el resultado de las elecciones verificadas para la designación de los Vocales que han de integrar el Jurado mixto de Carga y Descarga, de Gijón,

Este Ministerio ha dispuesto que el expresado Jurado mixto quede constituido de la manera siguiente:

Vocales patronos efectivos: D. José López de Haro, D. Casimiro Velasco, D. José Castro Gacio, D. Isidro Suárez Moris, D. Enrique Guisasaola y don Romualdo Alvargonzález.

Vocales patronos suplentes: D. Tomás Besterrechea, D. Víctor Orviz, don Secundino Cuelo Felgueroso, D. José Resiegui, D. Ataulfo Fernández Valdés y D. Juan Valdés Suardiaz.

Vocales obreros efectivos: D. Honorio González Fernández, D. César Amigo García, D. José Sariego Fernández, D. Joaquín Alvarez Alvarez, D. José Piñera Morán y D. José García Martínez.

Vocales obreros suplentes: D. Manuel Entremuzaga Gallo, D. José Vena Llerandi, D. Bautista Vigil Blanco, don Adolfo Sánchez Caso, D. Antonio García y D. Amador Huergo Rodríguez.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento de 3 de Junio último que dispuso la constitución de un Jurado mixto de Conservas y Salazones, en Santander,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los seis Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación que han de integrar el antedicho Jurado mixto se verifiquen dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la pu-

blicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID, y

2.º Por no figurar ninguna entidad patronal ni obrera que a dichas actividades se refieran, inscritas en el Censo Electoral Social de este Ministerio, la designación de las respectivas representaciones se hará de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 de la vigente ley de Jurados mixtos.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que dispuso la constitución de un Jurado mixto de la Industria del Vidrio, en Santander,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los seis Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación que han de integrar el antedicho Jurado mixto se verifiquen dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID, y

2.º Por no figurar ninguna entidad patronal ni obrera que a dicha actividad se refiera, inscrita en el Censo Electoral Social de este Ministerio, la designación de las respectivas representaciones se hará de conformidad con los preceptos del artículo 15 de la ley de Jurados mixtos de 27 de Noviembre de 1931.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que dispuso la constitución de un Jurado mixto de la Industria Textil, en Santander,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los seis Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación que han de integrar el antedicho Jurado mixto se verifiquen dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal será elegida por no figurar ninguna entidad de este carácter inscrita en el Censo Electoral Social de este Ministerio, de acuerdo con los preceptos del artículo

15 de la vigente ley de Jurados mixtos.

3.º La representación obrera se elegirá por el Sindicato Obrero de Oficios varios (Sección de Industria Textil), de Piélagos, con 93 socios y por la Sociedad de Oficios varios y Profesiones, de Torrelavega, con 327, sólo en cuanto a sus socios pertenecientes a Industria Textil, y

4.º Las entidades expresadas remitirán sus respectivas actas de elección al Delegado de Trabajo en Oviedo, el cual hará el escrutinio y lo enviará a este Ministerio en unión de las actas de elección parcial.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que dispuso la constitución de un Jurado mixto de Industrias Químicas (Fabricación de Cremas), en Santander,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los seis Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación que han de integrar el antedicho Jurado mixto se verifiquen dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal será elegida por la Société Generale des Cirages Français, en Santander, con 369 obreros, y por la Unión Nacional Industrial de Cremas, Lustres y análogos, en Santander, con 62.

3.º La representación obrera se designará por la Sociedad de obreros y obreras de la Fábrica de Estampación y betún Sindicato Justicia, de Santander, con 280 socios, y

4.º Las entidades mencionadas remitirán sus respectivas actas de elección al Delegado de Trabajo en Oviedo, el cual hará el escrutinio y lo enviará a este Ministerio en unión de las actas de elección parcial.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 14 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Ministerio que mandó constituir en Algodonales un Jurado mixto de Trabajo Rural, concediendo un plazo de veinte días para que durante el mismo pu-

dieran inscribirse en el Censo Electoral Social de este Ministerio las entidades patronales y obreras que a bien lo tuvieran, y transcurrido el plazo mencionado,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de Vocales que han de integrar el Jurado mixto Rural, de Algodonales, que serán cinco efectivos e igual número de suplentes de cada representación, según lo dispuesto en la vigente ley de Jurados mixtos, se verifiquen dentro del plazo de quince días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal de dicho Jurado será elegida por las entidades que se indican en la Orden de este Ministerio de 3 de Junio pasado (GACETA del 5 del mismo mes).

3.º La representación obrera se designará por las sociedades que figurar en la ya mencionada Orden de 3 de Junio, y

4.º Las entidades expresadas remitirán sus respectivas actas de elección al Delegado Regional de Trabajo, en Sevilla, el cual hará el correspondiente escrutinio y lo enviará al Ministerio en unión de las actas de elección parcial.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 16 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que dispuso la constitución de un Jurado mixto de Obras Públicas, en Oviedo,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los seis Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación que han de integrar el antedicho Jurado mixto se verifiquen dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal será elegida por la Asociación Nacional de Contratistas de Obras Públicas, en Oviedo, con 6.199 obreros, y por la Constructora Fierro, S. A., con 226.

3.º La representación obrera se designará por la Sociedad de Obreros del ramo de la Construcción El Avance, de Avilés, con 375 socios; Asociación Luarquera de Oficios varios, con 550 (sólo los que pertenezcan a Construcción); Sindicato de Obreros del ramo de la Construcción, de Mieres, con 163; Sociedad de Oficios varios El Compás, de

Moreda, con 200 (sólo los pertenecientes a Construcción); Gremio de Asentistas de piedra, ladrillo y auxiliares La Firmeza, de Oviedo, con 86; Sociedad de albañiles y peones El Porvenir, de Oviedo, con 924; Sociedad Ramo de la Edificación, de Pola de Laviana, con 121; Sociedad de Obreros del Ramo de la Edificación La Tejera, de Sama de Langreo, con 56; Sociedad de Obreros Albañiles, La Llana, con 100; Sociedad de Obreros El Nuevo Día, de San Claudio, con 340 (sólo en cuanto a Construcción); Sociedad del ramo de la Construcción, de Turón, con 200, y Sindicato de Obreros del ramo de Construcción, de La Vega Ciaño Santa Ana, con 120, y

4.º Las entidades expresadas remitirán sus respectivas actas de elección al Delegado de Trabajo, en Oviedo, el cual hará el escrutinio y lo enviará a este Ministerio en unión de las actas de elección parcial.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 16 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que dispuso la constitución de un Jurado mixto de Obras Públicas, en Pamplona,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los seis Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación que han de integrar el antedicho Jurado mixto se verifiquen dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal será elegida por la Asociación Nacional de Contratistas de Obras Públicas, con 288 obreros, y

3.º La representación obrera se designará por el Sindicato Libre profesional de Albañiles, de Pamplona, con 31 socios; idem id. de Peones, con 44; Sociedad profesional de Albañiles y similares de Pamplona, con 66; Sociedad de Obreros Canteros, de Pamplona, con 75; Sociedad profesional de Canteros y similares, de igual capital, con 29; Sociedad de Obreros Peones, también de Pamplona, con 150; Sociedad profesional de Peones, de Pamplona, con 117; Sociedad Obrera Gremio de Construcción, de Tudela, con 143, y Sociedad Obrera de Albañiles, de Pamplona, con 130, y

4.º Las entidades expresadas remitirán sus respectivas actas de elección al Delegado de Trabajo, en Bilbao, el

cual, hará el escrutinio y lo enviará a este Ministerio en unión de las actas de elección parcial.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 16 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que mandó constituir en Vitoria un Jurado mixto de Trabajo Rural, concediendo el plazo de veinte días para que durante el mismo pudieran inscribirse en el Censo Electoral Social de este Ministerio las entidades patronales y obreras que a bien lo tuvieran y transcurrido el plazo mencionado,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los Vocales que han de integrar el Jurado mixto de Trabajo Rural, de Vitoria, que serán cinco efectivos e igual número de suplentes de cada representación, según lo dispuesto en la vigente ley de Jurados mixtos, se verifiquen dentro del plazo de quince días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal de dicho Jurado será elegida por la Unión Regional de Remolacheros de Alava y Miranda de Ebro de Vitoria, en la inteligencia de que sólo tendrán voto los socios radicantes en la provincia de Alava.

3.º La representación obrera se designará con arreglo a lo que dispone el artículo 15 de la vigente ley de Jurados mixtos por no figurar inscritas ninguna sociedad de esta clase en el Censo Electoral Social, y

4.º Las entidades expresadas remitirán sus respectivas actas de elección al Delegado regional del Trabajo, en Bilbao, el cual hará el correspondiente escrutinio y lo enviará al Ministerio en unión de las actas de elección parcial.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 16 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que mandó constituir en Palma de Mallorca un Jurado mixto de Trabajo Rural, concediendo un plazo de veinte días para que durante el mismo pudieran inscribirse en el Censo Electoral Social de este Ministerio las entidades patronales y obreras que a

bien lo tuvieran, y transcurrido el plazo mencionado,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los Vocales que han de integrar el Jurado mixto de Trabajo Rural, de Palma de Mallorca, que serán cinco efectivos e igual número de suplentes de cada representación, según lo dispuesto en la vigente ley de Jurados mixtos se verifiquen dentro del plazo de quince días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal de dicho Jurado será elegida por las entidades que se indican en la Orden de este Ministerio, fecha 28 de Mayo pasado (GACETA de 29 del mismo mes).

3.º La representación obrera se designará por las sociedades que figuran en la ya mencionada Orden de 28 de Mayo, más la Federación Obrera Calvianense, de Calvia, con 35 socios y Sociedad Unión Obrera, de Felanix, con 65, ambas inscritas dentro del plazo concedido, y

4.º Las entidades expresadas remitirán sus respectivas actas de elección al Delegado Regional del Trabajo en Palma de Mallorca, el cual hará el correspondiente escrutinio y lo enviará al Ministerio en unión de las actas de elección parcial.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 16 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

Ilmo. Sr.: Vista la Orden de este Departamento que dispuso la constitución de un Jurado mixto de Obras del Puerto, en Gijón,

Este Ministerio ha dispuesto:

1.º Que las elecciones para la designación de los seis Vocales efectivos e igual número de suplentes de cada representación que han de integrar el antedicho Jurado mixto se verifiquen dentro del plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de esta Orden en la GACETA DE MADRID.

2.º La representación patronal de dicho Jurado será elegida por la Junta o Comisión administrativa del Puerto de Gijón, salvo en el caso en que la totalidad o parte de las obras correspondientes se realicen por el sistema de contrata, en el cual será designado un vocal patrono, con suplente, por la entidad o particular que en el mencionado concepto ejecute las obras, y

3.º La representación obrera se designará de acuerdo con lo prevenido en el artículo 15 de la vigente ley de

Jurados mixtos, por no figurar ninguna entidad de este carácter que a dicha actividad se refiera, inscrita en el Censo Electoral Social de este Ministerio.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 16 de Julio de 1932.

FRANCISCO L. CABALLERO

Señor Director general de Trabajo.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDENES

Ilmo. Sr.: Este Ministerio, de acuerdo con lo que dispone la Orden de 29 de Junio último y lo propuesto por el Consejo de Obras públicas, ha resuelto que una comisión de Inspectores generales del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, compuesta por don Bienvenido Oliver Román y D. Federico Prados Ruiz, instruya expediente en averiguación de los hechos denunciados por el segundo Jefe que fué de la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado D. Nicolás Soto Redondo; debiendo percibir ambos Inspectores por la ejecución de este servicio las dietas que por su categoría les corresponda con arreglo al Reglamento de 18 de Junio de 1924, con cargo al capítulo quinto, artículo único, concepto segundo del presupuesto vigente de este Departamento.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 13 de Julio de 1932.

P. D.

TEODOMIRO MENENDEZ

Señor Subsecretario de este Departamento.

Ilmo. Sr.: Dispuesto por Orden de esta fecha que una Comisión de Inspectores generales del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos compuesta por D. Bienvenido Oliver Román y D. Federico Prados Ruiz instruya expediente para averiguar los hechos denunciados por el segundo Jefe que fué de la Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado D. Nicolás Soto Redondo,

Este Ministerio ha resuelto, de conformidad con lo propuesto por ambos Inspectores, que el Ingeniero tercero del citado Cuerpo afecto al Consejo de Obras públicas D. Fernando Sánchez Lara, ejerza las funciones de Secretario en la instrucción de dicho expediente, abonándole por la ejecución de este servicio las dietas que para los de su categoría señala el Re-

glamento de dietas y viáticos de 18 de Junio de 1924, con cargo al capítulo primero, artículo cuarto, concepto primero del presupuesto vigente de este Departamento.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 13 de Julio de 1932.

P. D.

TEODOMIRO MENENDEZ

Señor Subsecretario de este Departamento.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO

ORDENES

Ilmo. Sr.: Hallándome de regreso en Madrid, he tenido a bien disponer que cese V. I. en el despacho ordinario de los asuntos de este Ministerio.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 19 de Julio de 1932.

MARCELINO DOMINGO

Señor D. José Salmerón García, Director general de Montes, Pesca y Caza.

Ilmo. Sr.: Hallándose de regreso en Madrid el Subsecretario de este Departamento,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer que cese V. I. en el despacho ordinario de los asuntos de la Subsecretaría del mismo.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos. Madrid, 19 de Julio de 1932.

MARCELINO DOMINGO

Señor D. Félix Gordón y Ordás, Director general de Minas y Combustibles.

Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.º de la Ley de 14 de Enero último, y de conformidad con lo establecido en el Decreto de 6 de Marzo de 1930, declarado Ley de la República en 16 de Septiembre próximo pasado, y en atención a los resultados que arrojan los estudios de los datos cuya obtención prescribe la Orden de 30 de Septiembre referido,

Este Ministerio ha acordado que, a partir del día 21 de los corrientes, el maíz exótico que se declare para el consumo, devengará por derecho de importación, cualesquiera que sean sus procedencias y fechas de embarque, la cantidad de siete pesetas con cincuenta céntimos oro por quintal métrico.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes. Madrid, 19 de Julio de 1932.

MARCELINO DOMINGO

Señor Ministro de Hacienda.

Ilmo. Sr.: Vistos los numerosos escritos elevados a este Departamento en solicitud de que se determine la fecha de apertura del periodo legal de caza de codornices:

Resultando que en la mayoría de los mismos y de modo especial en el suscrito por la Federación española de Sociedades de Cazadores y Pescadores, se propone el día 15 del próximo Agosto para el comienzo de dicho género de caza, fundamentando estas peticiones en el considerable retraso con que ha de efectuarse este año la recogida de las cosechas:

Considerando que aun cuando sería muy conveniente que esta fecha se adaptase en las diferentes regiones de España a la climatología especial de cada una de éstas, no es ello posible en tanto no sean sustituidas las normas legales que regulan la materia por otras, actualmente en estudio, que lo autoricen; y por tanto, hasta que la nueva ley de Caza se promulgue debe supeditarse la veda general en cada año a las características también generales de nuestro clima durante el mismo:

Visto el artículo 3.º del Decreto de 21 de Abril último,

Este Ministerio ha dispuesto que, con carácter general y durante el presente año, comience el día 15 del próximo mes de Agosto el periodo legal de caza de palomas campestres, forcaes, tórtolas y codornices, en aquellos predios en que se encuentren segadas las cosechas, aun cuando los haces o gavillas se hallen sobre el terreno.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y el de las Autoridades encargadas de la vigilancia del cumplimiento de la ley de Caza, a los efectos que procedan. Madrid, 19 de Julio de 1932.

MARCELINO DOMINGO

Señor Director general de Montes, Pesca y Caza.

ADMINISTRACION CENTRAL

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

SUBSECRETARIA

RECTIFICACION

En la condición 11 de las del pliego de las particulares y económicas para la subasta del arriendo de las zonas de embarque del puerto de Valencia, publicado en la GACETA DE MADRID de 19 del actual, páginas 432 a 435, se observa un error material que debe subsanarse.

El primer párrafo de dicha condi-

ción 11 debe quedar redactado del siguiente modo:

Forma de celebración de la subasta:

11. La subasta se celebrará en Madrid en el día fijado en el anuncio (en el que se señalará éste concreta y textualmente), ante una Junta compuesta del Subsecretario del Ministerio de Obras públicas, como Presidente, o por quien designe el Ministerio, y como Vocales el Ordenador de Pagos de dicho Ministerio o quien le sustituya legalmente, un Abogado del Estado de la Asesoría jurídica del mismo, el Jefe de la Sección de Puertos y Señales marítimas o quien le sustituya, un representante de la Intervención general de la Administración del Estado y un funcionario de la Sección de Puertos, que actuará como Secretario. Interwendrá en el acto un Notario.

Madrid, 19 de Julio de 1932.—El Subsecretario, Teodomiro Menéndez.

DIRECCION GENERAL DE CAMINOS

Plan de obras de conservación de carreteras, correspondientes a las treinta y una Jefaturas de Obras públicas que se relacionan, que han de subastarse con cargo a la cantidad de 8.375.000 pesetas, distribuidas entre aquéllas para dicha clase de obras por Disposición ministerial de 27 de Abril de 1932 (GACETA del 2 de Mayo).

Examinado el expediente relativo a la distribución general y en los dos ejercicios económicos de 1932 y 1933, entre las Jefaturas de Obras públicas de Alicante, Avila, Barcelona, Burgos, Castellón, Coruña, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Huesca, León, Lérida, Logroño, Lugo, Madrid, Orense, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Santander, Segovia, Soria, Tarragona, Tuel, Toledo, Valencia, Valladolid, Zamora, Zaragoza y Baleares, de la cantidad de 8.375.000 pesetas para obras por contrata de conservación de carreteras del Estado, dentro del crédito total de 10.000.000 de pesetas fijado para tal clase de obras en el apartado primero del artículo 19 de la ley de 31 de Marzo de 1932 (GACETA del 1.º de Abril), de aprobación de los Presupuestos generales del Estado para el corriente ejercicio económico de 1932 y cuyo importe a este último correspondiente de 375.000 pesetas, que se abonará con cargo al capítulo 11, artículo 1.º, concepto 2.º del Presupuesto para él vigente de este Ministerio:

Resultando que por disposición ministerial de 27 de Abril último (GACETA del 2 de Mayo) se aprobó la mentada distribución y se dispuso la tramitación a seguir para la formación del plan general de las citadas obras a subastar durante 1932, ordenándose, entre otras cosas, a las Jefaturas de Obras públicas relacionadas, entre que se hizo la repetida distribución, remitieran a la vez a este Ministerio copias autorizadas de los proyectos de tales obras y las relaciones duplicadas de los mismos dentro del plazo de quince días a partir de la fecha de la GACETA DE MADRID en que se publicara dicha disposición:

Resultando que por Real decreto de 1.º de Julio de 1920 (GACETA del 6) se

reconoció a los Ingenieros Jefes de Obras públicas, con carácter general, la facultad de distribuir los créditos que a cada Jefatura se asignaran para obras y servicios de conservación de carreteras en los tramos que juzguen deben ser atendidos con preferencia y de ordenar a los Ingenieros encargados la redacción de los proyectos correspondientes que hayan de servir de base a las subastas y que sean aprobados por los mismos Ingenieros Jefes, dando conocimiento de los aprobados a la Dirección general de Obras públicas, hoy Dirección general de Caminos, e interesando la oportuna autorización para su subasta:

Resultando que conforme a lo dispuesto en el Real decreto acabado de extraer y en la citada disposición ministerial de 27 de Abril de 1932 (GACETA del 2 de Mayo), las Jefaturas de Obras públicas especificadas han remitido ya las relaciones duplicadas, a ellas pedidas, de los proyectos de conservación de carreteras, que tienen aprobados, así como también los ejemplares de éstos; y, seguida la tramitación a que unas y otros han dado lugar, se está en el caso de formular el plan general de obras por contrata de conservación de carreteras del Estado a subastar durante el actual ejercicio económico de 1932, según el apartado I del artículo 19 de la ley de Presupuestos generales del Estado de 31 de Marzo de 1932 (GACETA del 1.º de Abril):

Resultando que con las relaciones remitidas por las Jefaturas de Obras públicas, al principio mencionadas, se ha formulado la adjunta, teniendo en cuenta el apartado 2.º de la disposición ministerial de 27 de Abril último (GACETA del 2 de Mayo), constituyendo el plan general acabado de citar y para cuya ejecución está autorizado el Ministerio de Obras públicas previa acuerdo favorable del Gobierno según el artículo 23 de la repetida ley de Presupuestos generales del Estado para 1932 del 31 de Marzo de 1932 (GACETA del 1.º de Abril):

Considerando que con objeto de evitar nuevas tramitaciones que retrasen la subasta de mayor número de obras, es conveniente recabar el previo acuerdo del Consejo de Ministros con carácter general, y teniendo en cuenta el carácter descentralizador del Real decreto de 5 de Julio de 1920 (GACETA del 6), y para dársele aun a los efectos de abreviación de trámites para la subasta, para que se autorice al Ministro de Obras públicas, para que a su vez lo haga a las Jefaturas de Obras públicas, para que éstas, una vez conocidas las bajas de las subastas de las obras que le corresponden, según la relación adjunta, puedan proceder a la redacción y aprobación de los proyectos que juzguen convenientes y más necesarios para su aplicación juntamente con el remanente total que resulte hallado por diferencia entre el crédito total concedido a cada Jefatura de Obras públicas por la disposición ministerial de 27 de Abril último (GACETA del 2 de Mayo), consignado en el estado a ella anejo, y el importe total de los presupuestos por contrata de sus proyectos relacionados en el estado adjunto a la presente disposición ministerial; para que puedan anunciar y celebrar dentro del ejercicio eco-

nómico de 1932 las subastas precisas de los proyectos anteriores y hacer las adjudicaciones procedentes, debiendo enviar previamente a la Dirección general de Caminos las copias y las relaciones duplicadas de los mismos con la distribución de sus presupuestos totales por contrata en los dos ejercicios económicos de 1932 y 1933, ateniéndose a las prescripciones de la disposición ministerial de 27 de Abril último (GACETA del 2 de Mayo) y expresando en el oficio de su remisión que tales proyectos son los que subastarán con cargo a bajas en virtud de la autorización que por la presente se las concede:

Considerando que pudiendo ocurrir quede desierta la segunda subasta (no contándose a tal efecto como celebradas las anuladas a costa de los adjudicatarios por no otorgar éstos las correspondientes escrituras de contrata en el plazo para ello fijado) de alguno o algunos de los proyectos comprendidos en la relación adjunta y en los que se han de formular según el considerando anterior y a la vez que la Jefatura de Obras públicas correspondiente no juzgue posible ejecutar por administración las obras a que se refiera o refieran en los mismos precios por tal sistema fijados en el proyecto o proyectos y con arreglo a las condiciones en que se han verificado las dos subastas declaradas desiertas, debe también recabarse el previo acuerdo del Consejo de Ministros, por las mismas razones expuestas en el considerando precedente, para que se autorice al Ministro de Obras públicas, para que a su vez lo haga a las Jefaturas de Obras públicas para que éstas, inmediatamente que quede desierta la segunda subasta en las condiciones expresadas, puedan proceder a redactar de nuevo el proyecto o proyectos correspondientes, modificando el primitivo o primitivos como tengan por conveniente, reduciendo la longitud o la cantidad de piedra o de obra o ambas cosas a la vez, por el aumento consiguiente en los precios, pero sin que el presupuesto total por contrata de cada uno exceda del correspondiente del primitivo, y, una vez aprobados por ellas, procedan también sin nueva tramitación y por la presente a anunciar y celebrar las veces que sean precisas, durante el actual ejercicio económico de 1932, las subastas de las obras correspondientes, a hacer su adjudicación y a seguir toda la demás tramitación a que haya lugar según el considerando anterior, desde el momento que se conceptúan como nuevos los proyectos que se las autoriza a redactar modificando los primitivos, todo ello en consonancia con lo dispuesto en el párrafo j) del apartado 4.º de la Instrucción de 16 de Julio de 1920 (GACETA del 20) para la aplicación por las Jefaturas de Obras públicas de las facultades que en los servicios y obras por contrata de conservación de carreteras se las concedieron por el Real decreto de 5 de Julio de 1920 (GACETA del 6).

Este Ministerio, de conformidad con el informe emitido por la Intervención general de la Administración del Estado y el acuerdo favorable del Consejo de Ministros, ha dispuesto:

1.º Autorizar a las Jefaturas de

Obras públicas al principio nombradas y comprendidas en la relación adjunta, para que anuncien y celebren con urgencia en cuanto se publique esta disposición en la GACETA DE MADRID, la primera subasta de los proyectos de obras de conservación de carreteras comprendidos en la adjunta relación, formulada con las por ellas remitidas con arreglo a la disposición ministerial de 27 de Abril último (GACETA del 2 de Mayo) y para efectuar su adjudicación y seguir toda la demás tramitación a que haya lugar, ateniéndose para todo ello a las disposiciones vigentes y entre ellas la circular de 14 de Junio de 1928 sobre fijación del plazo de ejecución de las obras en relación con el importe total de las mismas, el Real decreto-ley de 6 de Marzo de 1929 (GACETA del 7), Reales órdenes de 7 del mismo (GACETA del 8) y de 26 de igual mes (GACETA del 27) sobre contratación de obras y servicios públicos y de 6 de Abril de 1929 (GACETA del 12) sobre modelo de proposición para concursos o subastas de servicios u obras dependientes de la hoy Dirección general de Caminos.

2.º Autorizar también a las mismas Jefaturas de Obras públicas para proceder al anuncio y celebración de la segunda subasta, dentro del ejercicio económico de 1932, y a la adjudicación de las obras anteriores que resulten desiertas en la primera y de las sucesivas necesarias dentro del mismo de aquellas cuyos remates fueron anulados una o más veces a costa de los adjudicatarios, por no otorgar éstos la correspondiente escritura de contrata dentro del plazo para ello fijado, debiendo considerar como no celebrada su subasta ninguna vez y por tanto para los efectos de poder ejecutar por administración las obras a que se refieren y aplicar en consecuencia la Real orden de 8 de Febrero de 1923 (GACETA del 11 y 16) es preciso queden desiertas dos subastas más que de las mismas se celebren.

3.º Ordenar a las repetidas Jefaturas de Obras públicas que en cuanto conozcan las economías obtenidas por las bajas que resulten en las subastas

de las obras referentes a cada una, comprendidas en la adjunta relación, las sumen con el remanente hallado como se ha dicho en el primer considerando y manden formular con urgencia nuevos proyectos cuyos presupuestos totales por contrata sumados no rebasen el total que den las bajas, más el remanente anterior, y una vez aprobados aquéllos por ellas, remitan a la vez sin demora a este Ministerio copias y relaciones duplicadas de los mismos con expresión de sus presupuestos totales por contrata y su distribución en los dos ejercicios económicos de 1932 y 1933, ateniéndose a lo expuesto en el mismo primer considerando.

4.º Autorizar a las mismas Jefaturas de Obras públicas para lo mismo que se las autoriza por los apartados 1.º y 2.º anteriores, en cuanto a las subastas y adjudicaciones de las obras que incluyan en las relaciones que han de formular según el apartado 3.º precedente y ateniéndose a lo en aquéllos prescrito y sin olvidarse de poner en los anuncios de subasta correspondientes que ésta es *con cargo a las bajas de la de los proyectos del plan general por la presente aprobado*.

5.º Autorizar igualmente a las Jefaturas de Obras públicas referidas para que, en cuanto queden desiertas las segundas subastas de alguno o algunos de los proyectos comprendidos en la adjunta relación o en las que formulen según el apartado 3.º, procedan, de no poderlos efectuar por administración por los mismos precios por tal sistema y con arreglo a las condiciones en ellos fijados, a la redacción de otros nuevos modificando los primitivos como tengan por conveniente con arreglo a lo manifestado en el segundo considerando, y una vez por ellas aprobados, remitan sin demora a este Ministerio copias y relación duplicada de los mismos en la forma ordenada, y, sin nueva tramitación, anuncien y celebren desde luego su subasta, dentro de este ejercicio económico de 1932, y sigan toda la demás tramitación a que haya lugar con arreglo a lo expuesto en el mismo segundo considerando y a lo que en su virtud sea aplicable de los

apartados precedentes, sin olvidar de poner en los anuncios de subasta correspondientes que es *de proyectos modificados de los del plan actual o de los redactados con cargo a las bajas de la subasta de los mismos*.

6.º Que en el caso de que algunas de las obras cuya segunda subasta quede desierta o sean rescindidas y las Jefaturas de Obras públicas correspondientes juzguen posible ejecutarlas por administración a los mismos precios por tal sistema y con arreglo a las condiciones en sus proyectos respectivos fijados, para lo cual están desde luego autorizadas por la citada Real orden de 8 de Febrero de 1923 (GACETA del 11 y del 16), deben aquéllas, pidiendo inmediatamente que haya lugar, los fondos necesarios y los Jefes de Negociado de Contabilidad de este Ministerio y Ordenador de Pagos por obligaciones del mismo no demorando la remisión de dichos fondos, contribuir a no retrasar la ejecución de las mencionadas obras por administración dada la urgencia de las mismas, y en todo caso los Ingenieros Jefes de Obras públicas darán cuenta al mismo tiempo de la petición de fondos al Negociado de Contabilidad de este Ministerio de la distribución en anualidades de los presupuestos por administración o del importe de las obras que han de ejecutarse por este sistema.

Lo que de orden del excelentísimo señor Ministro comunico a V. S. para su conocimiento y efectos procedentes. Madrid, 8 de Julio de 1932.—El Director general, A. Fernández-Bolaños.

Señores Ordenador de Pagos por obligaciones de este Ministerio, Jefe del Negociado de Contabilidad del mismo e Ingenieros Jefes de Obras públicas de Alicante, Avila, Barcelona, Burgos, Castellón, Coruña, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Huesca, León, Lérida, Logroño, Lugo, Madrid, Orense, Oviedo, Palencia, Pontevedra, Salamanca, Santander, Segovia, Soria, Tarragona, Teruel, Toledo, Valencia, Valladolid, Zamora, Zaragoza y Baleares.

RELACION de obras de conservación de carreteras del Estado, que han de subastarse durante el actual ejercicio económico de 1932 por las treinta y una Jefaturas de Obras públicas que se expresan a continuación, formulada con las propuestas por ellas remitidas con arreglo a la disposición ministerial de 27 de Abril de 1932 (GACETA de 2 de Mayo), de aprobación de la distribución general entre las mismas, y en las dos anualidades de 1932 y 1933, de la cantidad de pesetas 8.375.000 para la clase de obras mencionadas, cuya primera total anualidad, para 1932, según esta relación importante 374.884,25 pesetas, se abonara con cargo al capítulo 11, artículo 1.º, concepto 2.º, del presupuesto vigente para este Ministerio durante el presente ejercicio económico de 1932 por ley de 31 de Marzo de 1932 (GACETA del 1.º de Abril).

JEFATURAS DE OBRAS PUBLICAS Y CARRETERAS	KILOMETROS	CLASE DE OBRAS	PRESUPUESTOS POR CONTRATA Pesetas.	DISTRIBUCION EN ANUALIDADES	
				1932 Pesetas.	1933 Pesetas.
ALICANTE					
Ocaña a Alicante.....	337 al 343 y 376 al 378.....	Acopios y su empleo.....	70.498,10	3.176,54	67.771,56
Novelda a Elda por Monóvar y estación de Monóvar al confin.....	12 al 18 y 16 al 21.....	Idem	50.081,72	2.242,29	47.839,43
Gata a Jávea.....	1 al 11.....	Idem	38.554,44	1.726,19	36.828,25
Aspe a Santapola.....	2 al 4 y 12.....	Idem	23.911,95	1.070,60	22.841,35
Pego a Benidorm.....	9 al 15.....	Idem	23.218,50	1.039,56	22.178,94
Jijona a Benifallim por Torremanzanas.....	21 al 25.....	Idem	19.459,72	871,26	18.588,46
AVILA					
Avila a Talavera	47 al 51.....	Acopios y su empleo.....	30.049,50	1.346,46	28.703,04
Avila a Sobillo	11 al 15.....	Idem	23.247,01	1.041,65	22.205,36
Toledo a Avila	90 al 96.....	Idem	32.301,20	1.447,35	30.853,85
Sorihuela a Avila.....	88 al 92,200.....	Idem	24.985,44	1.119,53	23.865,91
Avila a Arévalo.....	18 al 18,700 y 26 al 28.....	Idem	24.990,56	1.119,76	23.870,80
Salvados a Aldeaseca.....	13 al 16.....	Idem	35.724,75	1.600,73	34.124,02
BARCELONA					
Mollet a Mová.....	17 al 23.....	Riego de betún asfáltico.....	42.383,25	2.000,00	40.383,25
Molins de Rey a Caldas.....	1 al 6,600.....	Idem	43.376,85	1.852,25	41.524,60
Barcelona a Ribas.....	58,600 a 65,100.....	Idem	45.971,25	2.590,00	43.471,25
Solsona a Ribas.....	37 al 42.....	Acopios y su empleo.....	40.068,80	1.352,25	38.716,55
Folques a Jorba	50 al 57.....	Riego de betún asfáltico.....	49.263,12	2.000,00	47.263,12
Folques a Jorba	25,500 a 29,682.....	Riego de alquitran y betún asfáltico.....	36.791,14	1.852,25	34.938,89
Colbató a la provincial de Esparraguera a Manresa	0,000 al 3,250.....	Acopios y su empleo, riego a penetración en los baches, amplitud de la caja del firme y riego superficial con betún asfáltico.....	85.930,13	3.852,25	82.077,88
BURGOS					
De la de Burgos a Melgar de Fernamental a Ibero de la Vega.....	27,083 al 35,582.....	Acopios y su empleo.....	74.178,04	3.321,04	70.857,00
Burgos a Bercedo.....	13 al 16.....	Idem	30.207,05	1.352,41	28.854,64
Logroño a Cabañas de Virtus.....	109 al 111-117 y 124.....	Idem	47.851,50	2.142,37	45.709,13
Burgos a Logroño.....	54 al 60.....	Idem	54.766,56	2.451,96	52.314,60
Valladolid a Sorria.....	86 al 88.....	Idem	33.901,77	1.517,83	32.383,94
Quintana Martín Galindez a la estación de Calzada	12 al 16.....	Idem	29.515,88	1.321,46	28.194,42

Castil de Peones a la de Cerezo de Río-Tirón a Barbadillo de Herreros Estación de Quintanapalla a las inmediaciones de Urquiza.....	1 al 9..... 25 al 29.....	Riego con emulsión asfáltica..... Idem	53.061,93 323.482,78	2.375,65 14.482,72	50.686,33 309.000,06
CASTELLÓN					
Chilches a Chovar..... De la de Teruel a Sagunto a Burriana..... Puebla de Valverde a Castellón..... Onda a Burriana..... Zaragoza a Castellón..... Zaragoza a Castellón..... De la de Zaragoza a Castellón a Vinaroz.....	1 y 2..... 27 al 33..... 88 al 93..... 6 al 9..... 197 al 204..... 228 al 231..... 14 y 15-19 y 28 y 29.....	Acopios y su empleo..... Idem	11.385,00 31.442,38 29.601,00 25.978,50 36.133,00 21.108,25 24.996,40	510,07 1.408,67 1.326,17 1.163,88 1.618,82 945,68 1.119,88	10.874,93 30.033,71 28.274,83 24.814,62 34.514,18 20.162,57 23.876,52
CORUÑA (LA)					
Vivero a Linares..... De la de Vivero a Linares a la feria de San Saturnino	64 al 70 y 72 al 75.....	Acopios y su empleo..... Idem	48.220,06	2.120,00	46.100,06
Coruña (La) a Finisterre..... Portobello a Malpica, Sección de Carballo a Malpica	1..... 30 al 32,3.....	Idem	38.147,30	1.500,00	36.647,30
Paseo de la Dársena al Monte de San Pedro..... Coruña (La) a Finisterre..... Colada a Betanzos..... Santiago a la Estrada..... Montouto al Mesón del Viento..... Padrón a Noya.....	6,5 al 10..... 1 al 8..... 1 al 3..... 56 al 61..... 1 y 3 al 9..... 1 al 8..... 24 al 26.....	Idem	45.820,37	1.720,00	44.100,37
CUENCA					
Estación de Huelves a Barajas de Melo..... Cuenca a Albacete..... Villamayor de Santiago a La Armuña..... Tarancón a Teruel..... Tarancón a Teruel..... Cuenca a Albacete	1 al 8..... 86 y 94 al 98..... 53 al 57..... 153 al 157..... 162 al 164 y 167 y 168..... 60, 61, 63, 65 y 66..... 24 al 27.....	Acopios y su empleo..... Idem	43.137,08 40.328,20 36.367,80 34.417,78 32.291,71 31.749,77	1.931,25 1.805,50 1.625,50 1.540,89 1.445,70 1.421,44	41.205,83 38.522,70 34.682,30 32.876,89 30.846,01 30.328,33
Estación de Huelva a Tortuera..... Cuenca a Albacete	49 y 50-57 al 59.....	Idem	30.815,40	1.379,61	29.435,79
Cuenca a Alcazar de San Juan..... Albacete a la de Almodóvar del Pinar a la estación de La Roda..... Cuenca a Albacete.....	97 al 106..... 27, 28, 33 y 34..... 41 al 43.....	Idem	20.235,80 28.122,78	1.353,66 1.259,06	28.882,14 26.863,72
GERONA					
Gerona a Fuente Mayor..... Gerona a Olot..... Santa Coloma de Farnés a San Juan de las Abadesas	1 al 3..... 1 al 5-13 y 14 y 23 al 25..... 44 al 46 y 56 a 61.....	Segundo riego superficial con betún asfáltico	17.816,67 54.706,65	815,00 2.478,00	17.001,67 52.228,65
Gerona a San Felu de Guixols y Santa Coloma a Lloret.....	22 al 24 y 6 al 9,200.....	Idem	38.301,76	1.668,66	36.633,10
TOTALES					
			267.403,28	11.972,00	255.431,28
TOTALES					
			353.939,92	15.845,92	338.094,00
TOTALES					
			56.487,80	2.528,98	53.958,82

OBRAS DE OBRAS PUBLICAS Y CARRETERAS	KILOMETROS	CLASE DE OBRAS	PRESUPUESTOS POR CONTRATA		DISTRIBUCION EN ANUALIDADES	
			Pesetas.	Pesetas.	1932 Pesetas.	1933 Pesetas.
Gerona a San Feliu de Guixols.....	13 al 19.....	Acopios y su empleo.....	54.337,50	2.432,68	51.904,82	
Figueras a Corsá.....	5 al 12.....	Idem.....	49.611,00	2.221,08	47.389,92	
Puerto de la Selva a Llansa.....	1 al 8,337.....	Idem.....	36.921,03	3.653,25	35.267,78	
Gerona a Palamós.....	23,500 al 25; 42-44 al 44,600.....	Segundo riego con betún asfáltico.	24.282,25	3.087,55	23.194,90	
		TOTALES.....	332.464,66	14.885,00	317.579,66	
GUADALAJARA						
Taracena a Francia.....	79 y 80.....	Riego semiprofundo de emulsión asfáltica.....	40.308,65	1.804,73	38.503,92	
Yellisca a Carabaña.....	18,572 al 24,352.....	Acopios y su empleo.....	33.706,43	2.404,58	51.301,85	
De la de Albaladejito a Guadalajara a la de Brihuega a la de Perales de Tajuña a Alba- res por Chilocheches.....	12 al 19.....	Idem.....	35.823,35	1.603,91	34.219,44	
Cogolludo a Torrelaguna.....	3 al 6.....	Idem.....	18.370,04	822,54	17.547,50	
Masegoso a Sigüenza.....	14,140 al 17.....	Riego semiprofundo de emulsión asfáltica.....	42.241,11	1.891,18	40.349,93	
Del kilómetro 4 de la de Sacedón a Masegoso, al 9 de la de Alcocer a Salmerón.....	8 al 15.....	Acopios y su empleo.....	34.248,15	1.533,38	32.714,77	
Brihuega a Atienza.....	5 al 10.....	Idem.....	27.241,20	1.219,66	26.021,54	
Mazarete a Cifuentes.....	13,600 al 21 de acopio, y 16 al 21 de empleo.....	Idem.....	29.167,53	1.305,91	27.861,62	
		TOTALES.....	281.106,46	12.535,89	268.520,57	
HUESCA						
Zaragoza a Francia.....	101 al 104.....	Alquitranado superficial.....	37.317,50	1.670,78	35.646,72	
Barbastro a la frontera francesa.....	1 al 6.....	Idem.....	42.021,00	2.400,00	39.621,00	
Güel a Binéfar.....	13 al 15.....	Acopios y su empleo.....	39.050,55	1.738,66	37.361,89	
Bolea a Sariñena.....	34 al 41.....	Idem.....	44.637,48	1.938,51	42.638,97	
Jaca a El Grado, Sección de Broto a El Grado.	36 al 46.....	Idem.....	46.662,97	1.024,60	45.638,37	
Güel a Binéfar.....	2 y 3.....	Idem.....	27.012,92	1.239,63	25.803,29	
Zaragoza a Francia (travesía de Ayerbe).....	100.....	Acopios y empleo con riego de be- tún asfáltico.....	33.021,10	1.477,32	31.543,78	
Barbastro a la frontera francesa.....	7 al 9 y 16 a 18.....	Alquitranado superficial.....	41.400,00	2.400,00	39.000,00	
Güel a Binéfar.....	16 al 18.....	Acopios y su empleo.....	33.039,59	1.479,50	31.560,09	
		TOTALES.....	344.163,11	15.409,00	328.754,11	
LEÓN						
Villacastín a Gijón.....	324 al 324,826.....	Acopios y su empleo y riego asfál- tico.....	23.263,22	1.041,52	22.221,70	
Villacastín a Vigo a León.....	111,575 a 111,775.....	Idem.....	32.142,50	1.439,05	30.703,45	
León a Collanzo.....	99 al 101.....	Riego asfáltico.....	27.715,00	1.240,83	26.474,17	
Villacastín a Vigo a León.....	81, 108 y 109.....	Idem.....	27.827,16	1.245,83	26.581,31	
Villacastín a Vigo a León.....	14 y 15.....	Acopios y su empleo.....	32.125,25	1.438,28	30.686,97	
León a Caboalles.....	82 al 84.....	Idem.....	19.675,37	880,88	18.794,49	
Frontero a la de León a Caboalles.....	64 y 65.....	Acopios y su empleo y riego asfál- tico.....	32.777,07	1.467,45	31.309,62	
Ponferrada a La Espina.....	92.....	Idem.....	32.666,90	1.462,53	31.204,37	
León a Caboalles.....	20 al 23,420.....	Acopios y su empleo.....				
Puerto de Villarente a Almanza.....	9 y 10.....	Idem.....				
Del kilómetro 3 de Ponferrada a La Espina a la de Toral de los Vados a Santalla de Oscos.						

del kilómetro 3 de Compuera a La Espina a la de Toral de los Vados a Santalla de Oscos.	11 y 12	Idem	35.058,90	1.569,62	33.489,28
Pedrosa del Rey a Almanza.	20 al 24	Idem	38.257,63	1.712,83	36.544,80
Mayorga a Villamañán.	26 al 29	Idem	44.211,36	1.979,38	42.231,92
LÉRIDA					
Balaguer a la frontera francesa.	1 al 6	Riego superficial asfáltico.	49.680,00	2.000,00	47.680,00
Balaguer a la frontera francesa.	171 al 178	Acopios y su empleo.	23.186,01	1.351,00	21.835,01
Lérida a Puigcerdá.	58 al 63	Idem	40.658,25	1.860,00	38.858,25
Folgué a Jorba.	116 a 120 y 123 a 125	Idem	41.500,63	1.960,00	39.600,63
Balaguer a Tarroja.	18 al 22	Idem	27.324,69	1.200,00	26.124,69
Balaguer a Tárrega.	1 al 6	Idem	25.516,25	1.100,00	24.416,25
Balaguer a Tárrega.	1 al 1.955	Acopios y su empleo y riego asfáltico	43.808,06	2.100,00	41.708,06
Lérida a Puigcerdá.	27 y 28	Acopios y su empleo.	13.671,23	600,00	13.071,23
Lérida a Puigcerdá.	8 y 9	Acopios y su empleo y riego asfáltico	37.407,08	1.600,00	35.807,08
Lérida a Puigcerdá.	19,900 a 22	Idem	40.111,72	1.700,00	38.411,72
LOGROÑO					
Estación de Irujo a Pradoluengo.	27 al 35	Acopios y su empleo.	51.646,50	2.314,57	49.332,13
Lerma a la estación de San Asensio.	127 al 134	Idem	44.581,76	1.997,79	42.583,97
Logroño a Cabañas de Virtus.	28 al 39	Acopios, y su empleo en los kilómetros 31 a 36, y acopios, sin empleo, en los kilómetros 28 a 30 y 37 a 39	57.839,03	2.591,87	55.247,16
LUGO					
Pintura del puente metálico sobre el río Ebro en el kilómetro 1 de la carretera de Logroño a Vitoria.	1	Pintura de puente.	11.679,43	523,37	11.156,06
SABADEU					
Ouviano a Sarriá, Sección de Becerreá a Sarriá.	16 al 20	Acopios y su empleo.	26.064,75	1.166,92	24.897,83
Meijaboy a Orense.	6 al 13	Idem	55.811,80	2.498,69	53.313,11
Madrid a La Coruña.	454 al 457,500	Idem	34.169,75	1.529,38	32.631,37
Castro-Caldelas a Monforte.	18, 19 y 20	Idem	14.425,84	645,84	13.780,00
Vivero a Linares.	7 al 17	Idem	51.988,96	2.327,55	49.661,41
Lugo a Ribadeo.	15 al 17	Idem	19.513,43	873,62	18.639,81
Villalba a Baamonde.	5 y 6	Idem	9.190,80	411,47	8.779,33
Cabreiros a Vivero.	41 y 42	Idem	9.967,05	446,26	9.520,79
SABADEU					
Torrelaguna a Guadalupe.	1 al 3	Acopios y su empleo.	25.861,77	1.150,07	24.711,70
Ajalvir a El Casar de Talamanca por Alalpardo.	1 al 5	Idem	35.419,42	1.575,10	33.844,32
Ajalvir a la de Torrelaguna a Guadalupe por Daganzo.	6 al 8	Idem	23.711,27	1.054,44	22.656,83
Madrid a Fuenlabrada.	16 al 18	Idem	39.874,41	1.780,00	38.094,41
Navas del Rey al Puente de la Pedrera.	1 al 9	Idem	45.125,59	2.000,00	43.125,59
Cogolludo a Torrelaguna por Torrebeñán, Sección de Uceda a Torrelaguna.	4 al 8	Idem	29.851,70	1.336,55	28.515,15
Pozuelo del Rey a Tiernes.	7 al 15	Idem	50.709,99	2.255,10	48.454,89
Loeches al Puente sobre el Jarama en la de Chinchón a Ciempozuelos.	9 al 10,380	Acopios y su empleo y doble mano de riego superficial bituminoso...	34.288,90	1.524,85	32.764,05

JEFATURAS DE OBRAS PUBLICAS Y CARRETERAS	KILOMETROS	CLASE DE OBRAS	PRESUPUESTO POR CONTRATA Pesetas.	DISTRIBUCION EN ANUALIDADES	
				1932 Pesetas.	1933 Pesetas.
Torreaguna a El Escorial, Segunda seccion...	10,750 a 13,500	Riego superficial asfáltico, incluso baches	22.998,12	1.026,56	21.971,56
Lozoyuela a Rascacria.....	1 al 3.....	Doble riego superficial.....	29.808,00	1.445,89	28.362,11
		TOTALES.....	337.649,17	15.148,56	322.500,61
ORENSE					
Barbantiño a Pontevedra.....	576 a 578,580 y 581,850 a 583.	Riego superficial con emulsion as- fáltica	39.339,06	1.765,08	37.633,98
Villacastin a Vigo.....	542 al 546.....	Idem	41.112,50	1.841,84	39.270,66
Villacastin a Vigo.....	551 al 553.....	Idem	23.529,00	1.054,10	22.474,90
La Gudina al ferrocarril de Palencia a La Co- ruña	12 al 17.....	Acopios y su empleo.....	34.424,10	1.542,20	32.881,90
		TOTALES.....	138.464,66	6.203,22	132.261,44
OVIEDO					
Cangas de Onis a Panes.....	46 al 50.....	Acopios de piedra y su empleo.....	42.596,00	1.907,10	40.688,90
Panes a Purón.....	1 al 6.....	Idem	40.495,55	1.813,06	38.682,49
Sahagun a Arriondas.....	133 al 140.....	Idem	16.908,45	757,92	16.151,43
Ribadesella a Canero.....	31 al 33.....	Idem	32.113,75	1.437,80	30.675,95
San Martin de Luina a Naraval.....	1 al 4.....	Idem			
Soto de Luina a la Playa de San Pedro.....	1 al 3.....	Idem			
Navia a Grandas de Salime, Sección de Boal a Illano	23 al 31.....	Idem	38.025,49	1.702,48	36.323,01
De la de Villalba a Oviedo a Puerto de Vega.....	1 al 3.....	Idem	33.677,75	1.507,75	32.170,00
Grandas de Salime a Cangas de Tineo.....	34 al 39.....	Idem	30.888,52	1.373,97	29.514,55
Pola de Laviana a Cabañaquinta.....	1 al 6.....	Idem	80.721,36	3.614,04	77.107,32
Belmonte a San Esteban de Pravia.....	2 al 16.....	Idem			
Belmonte a San Esteban de Pravia.....	1	Acopios de piedra y su empleo y doble riego de alquitran.....	21.570,88	965,73	20.605,15
La Magdalena a Belmonte.....	1	Idem			
Belmonte a San Esteban de Pravia.....	22 al 47.....	Acopios de piedra, sin empleo.....			
Grullas a Pravia.....	1 al 12.....	Idem	9.956,81	445,77	9.511,04
Grullas a Peñaflores.....	1	Idem			
Pravia a La Granja.....	1 al 12.....	Idem			
Grado a Luanco.....	27 al 30 y 41.....	Acopios de piedra y su empleo.....	27.421,75	1.227,70	26.194,05
Ribadesella a Canero.....	66, 67, 72 al 83 y 92 al 93.....	Acopios de emulsion asfáltica y gravilla, sin empleo.....			
Legones a Avilés.....	1 al 7 y 21 al 23.....	Idem			
Piles a Infanzón.....	1 al 3.....	Idem			
Adanero a Gijón.....	450 al 471.....	Idem	24.441,01	1.094,25	23.346,76
Gijón a Pola de Siero.....	2 al 6.....	Idem			
Gijón a Luanco	6 y 11.....	Idem			
Gijón al Musel.....	1 al 3.....	Idem			
Ribadesella a Canero.....	64 al 66 y 69 y 71.....	Acopios de piedra y su empleo.....	31.090,25	1.391,94	29.698,31
Adanero a Gijón.....	465 al 471.....	Riego con emulsion asfáltica.....	39.042,50	1.747,97	37.294,53
Adanero a Gijón.....	445,280 a 446,527.....	Doble riego de alquitran.....	11.759,76	526,50	11.233,26
Ribadesella a Canero.....	41 al 66.....	Acopios de piedra, sin empleo.....			
Grado a Luanco.....	31 al 39.....	Idem			
San Sebastián al Faro Peñas.....	1 al 17.....	Idem			
Gijón a Luanco.....	7 al 10.....	Idem			
Serin a Jabaza y Ramal.....	1 al 7 y 1 al 8.....	Idem			
Biedes a La Campaña.....	1 al 9.....	Idem	22.287,92	997,85	21.290,07

Idem	TOTALES.....	502.797,55	22.510,93	480.286,62
Posada al Castañedo.....	Idem	17.284,50	773,83	16.510,67
Lugones a Avilés.....	Idem	16.012,60	716,88	15.295,72
Venta de las Ranas a Tazones y Ramal.....	Idem	15.904,50	712,04	15.192,46
Cijón a Pola de Siero.....	Idem	16.146,00	722,86	15.423,14
Langreo a Gijón.....	Idem	24.529,50	1.036,19	23.493,31
	Idem	14.298,53	640,14	13.658,39
	Idem	21.758,00	974,11	20.783,89
	Idem	17.862,39	799,70	17.062,69
	Idem	24.802,62	1.108,25	23.694,37
	Idem	24.783,65	1.110,00	23.673,65
	Idem	19.513,20	875,00	23.638,20
	Idem	19.129,06	855,00	18.274,06
	Idem	18.734,18	840,00	17.894,18
	Idem	17.969,32	805,00	17.164,32
	Idem	18.371,24	845,00	18.026,24
	TOTALES.....	287.599,29	12.876,00	274.723,29
	Acopios y su empleo.....	17.542,22	785,45	16.756,77
	Idem	29.999,41	1.343,22	28.656,19
	Idem	24.230,50	1.084,91	23.145,59
	Idem	24.989,22	1.118,88	23.870,34
	Idem	30.010,28	1.343,70	28.666,58
	Idem	27.991,58	1.253,31	26.738,27
	Idem	25.242,50	1.130,22	24.112,28
	Idem	17.538,65	785,29	16.753,36
	TOTALES.....	197.544,36	8.844,98	188.699,38
	Acopios y su empleo y riego de alquitrán.....	66.325,10	2.300,00	64.025,10
	Idem	39.290,61	1.700,00	37.590,61
	Idem	34.552,67	1.500,00	33.052,67
	Idem	37.998,81	1.700,00	36.298,81
	Idem	51.285,40	3.000,00	48.285,40
	TOTALES.....	229.452,59	10.200,00	219.252,59
	Acopios y su empleo y alquitranado superficial.....	40.802,00	1.815,00	38.987,00
	Idem			

1 al 5.....
 7 al 12.....
 1 al 10 y 1 a 3.....
 7 al 24.....
 20 al 27.....
 21 al 23.....
 13, 14 y 17.....
 26 al 28.....
 45 al 48.....
 7 al 9.....
 10 al 12.....
 1 y 2, 7 y 8.....
 23 al 25.....
 4 al 6 y 1.....
 353, 365, 366 y 375 al 377.....
 22, 24, 25 y 26.....
 21 al 24 y 9 y 10.....
 73 al 77.....
 2, 7, 8, 9 y 10.....
 9, 5, 9, 10 y 11.....

PALENCIA

PONTEVEDRA

SALAMANCA

SANTANDEA

Amputiada a Encinas.....
 Villoldo a Baltanás.....
 Medina de Rioseco a Villamartin.....
 Amputiada a Encinas.....
 Fuentes de Nava a Monzón.....
 Frómista a Lantadilla.....
 Torremormojón a Freohilla.....
 Frechilla a Medina de Rioseco.....
 Puente de Don Guarín a Villada y Puente de Grijoa a la de Castrogonzalo a Palencia.....
 Palencia a Tinamayor.....
 Puente de Don Guarín a Villada.....
 Prádanos a Cervera y Guardo a Burgos.....
 Medina de Rioseco a Villasarracino.....
 San Mamés a Osorno.....
 Menbrillar a Herrera y de la de Menbrillar a Herrera a la de Prádanos a Cervera.....

Cesures a Carril.....
 Salvatierra a Maceira.....
 Villasobroso a Fornelos.....
 Chapa a Carril.....
 Ventas de Naran a Folgoso.....
 Orense a Santiago.....
 Silleda a Carballago.....
 Puente Bera al limite.....
 Puente Caldeas a Aguas Santas.....
 La Guardia a Fornelos.....
 Barbantiño a Pontevedra.....

Salamanca de muelle de Fregeneda.....
 Salamanca a Cáceres.....
 De la de Villacastin a Vigo a Alba de Tormes.....
 Salamanca a Cáceres.....
 Salamanca a la Albergueria.....

Fuente del Francés a V. de Pontones.....
 Galizano a V. de Pontones.....

JEFATURAS DE OBRAS PUBLICAS Y CARRETERAS	KILOMETROS	CLASE DE OBRAS	PRESUPUESTOS POR CONTRATA <i>Pesetas.</i>	DISTRIBUCION EN ANUALIDADES	
				1932 <i>Pesetas.</i>	1933 <i>Pesetas.</i>
Convento de Soto a Selaya.....	14,900 al 16,200.....	Alquitranado en primera capa y re- alquitranado superficial.....			
Zurita a Renedo.....	1 y 2.....	Idem.....	29.364,68	1.316,00	28.048,68
Parbayón a San Salvador.....	1 al 4.....	Idem.....			
Rubayo a Solares.....	4 y 5.....	Idem.....			
Cereceda a Laredo.....	74 al 80.....	Acopios y su empleo, alquitranado y realquitranado.....	31.082,23	1.405,00	29.677,23
Ampuero a Adal-Ramal de Venta del Hambre a Limpías.....	1.....	Idem.....	31.265,48	2.000,00	29.265,48
Arroyo a Escalada.....	26 al 28.....	Acopios y su empleo.....	30.639,00	536,00	36.103,00
Los Corrales a Puente Viego.....	1 y 2.....	Realquitranado superficial.....	33.338,50	2.000,00	31.338,50
Valladolid a Santander.....	405 al 416.....	Acopios y su empleo.....			
Ojedo a Riaño.....	1 al 6.....	TOTALES.....	202.491,89	9.072,00	193.419,89
SEGOVIA					
Septúveda a Peñafiel.....	7, 8 y 10 a 16.....	Acopios y su empleo.....	13.886,25	650,09	13.236,16
Septúveda a Atienza.....	75 al 79.....	Idem.....	16.502,50	773,50	15.729,00
Boceguillas a Segovia.....	76 al 79.306.....	Idem.....	14.397,35	674,98	13.722,37
Segovia a Arévalo.....	14 al 18.....	Idem.....	20.297,50	951,58	19.345,92
Septúveda a Cuéllar.....	14 al 25.....	Idem.....	59.712,88	1.440,00	29.272,88
Kilómetro 2 de la de Boceguillas a Segovia, al 90 de la de Septúveda a Atienza.....	7 al 11.....	Idem.....	13.630,00	834,30	17.795,70
Segovia a Valladolid.....	35 al 39.....	Idem.....	16.790,00	300,00	15.990,00
Segovia a Valladolid.....	9.560 al 12 y 18 al 21.....	Idem.....	19.061,81	900,00	18.161,81
Estación de Yanguas a Peñafiel.....	3, 4 y 9 al 15.....	Idem.....	25.797,18	862,55	24.934,63
SORIA					
Soria a Logroño.....	12 al 17.....	Acopios y su empleo.....	45.324,05	2.029,53	43.294,52
Gallur a Agreda.....	52 al 57.....	Idem.....	23.311,44	1.066,23	22.245,21
Puente Ullán a la Cuesta de Paredes.....	7 al 9, 14 y 15.....	Idem.....	24.765,97	1.408,98	23.356,99
Gómara a Almenar.....	1 al 7.....	Idem.....	43.507,37	1.948,18	41.559,19
Portuguí a Tordehoso.....	12 al 17 y ramal.....	Idem.....	37.403,75	1.674,87	35.728,88
TARRAGONA					
Vinaroz a Venta Nueva.....	6 al 12.....	Acopios y su empleo.....	30.871,75	1.382,13	29.489,62
Vinaroz a Venta Nueva.....	13 al 19.....	Idem.....	39.636,75	1.747,68	37.889,07
Gandesa a Tortosa.....	3 al 7 y 15 al 17.....	Idem.....	37.179,00	1.664,51	35.514,49
De la de Artesa a Montblanch a la de Mont- blanch a Santa Coloma de Queralt.....	3.463 al 8.280.....	Idem.....	34.682,31	1.552,73	33.129,58
De la de Lérida a Flix a Reus.....	62.825 a 66.485.....	Acopios y su empleo y riego asfal- tico.....	46.076,58	2.062,59	44.007,99
Espinga de Francolí a Flix, Sección primera.....	17 al 23.....	Acopios y su empleo.....	36.773,55	1.646,36	35.127,19
Alcolea del Pinar a Tarragona.....	354 al 360.....	Idem.....	24.339,40	1.089,23	23.250,17
TOTALES.....			248.943,34	11.145,23	237.798,11

T 465 50
 93 82 55
 93 82 55

Acopios del Pinar a Iarragona.....	254 al 256.....	Acopios y su empleo.....	24.631,00	923,50	19.707,50
Caudé a El Pobo.....	51 al 55.....	Idem.....	20.631,00	941,00	20.076,96
Cañete a Albarracín.....	48 al 52.....	Idem.....	21.017,96	1.111,44	23.697,51
Calaceite a Monroyo.....	8 al 10.....	Idem.....	24.808,95	1.368,50	24.794,00
Teruel a Cortes.....	2 al 7.....	Idem.....	26.162,50	860,50	20.268,00
Monreal a Aliaga.....	65 al 70.....	Idem.....	21.128,50	1.259,04	26.844,60
Alcolea del Pinar a Iarragona.....	231 al 234.....	Idem.....	28.103,64	680,00	15.627,00
Mases de Albenitosa a Aliaga.....	1 al 6.....	Idem.....	16.307,00	320,00	18.873,00
Puebla de Valverde a Castellón.....	29 al 32.....	Idem.....	19.693,00	1.839,29	29.610,68
Teruel a Cortes.....	85 al 91.....	Idem.....	30.999,97	865,36	18.459,78
Morata de Giloca a Calamocha.....	1 y 10 al 12.....	Idem.....	19.325,14	999,14	21.317,76
Zaragoza a Teruel.....	90 al 94.....	Idem.....	22.316,90	1.233,73	26.292,29
Alcolea del Pinar a Iarragona.....	242 al 244.....	TOTALES.....	27.321,02	13.908,00	296.751,63
			310.660,63		
		Acopios y su empleo.....	26.025,65	1.165,21	24.860,44
	29 al 31.....	Idem.....	26.164,80	1.171,44	24.993,36
	18 al 20.....	Idem.....	26.933,26	1.208,53	25.784,73
	46 al 49.....	Idem.....	27.835,73	1.246,25	26.589,50
	31 al 33.....	Idem.....	27.406,80	1.227,01	26.179,79
	51 al 54.....	Idem.....	28.524,60	1.277,99	27.247,51
	11 al 14.....	Idem.....	26.065,45	1.167,89	24.917,56
	1 al 5.....	Idem.....	25.010,77	1.119,77	23.891,00
	5, 6 y 8 a 10.....	Idem.....	27.978,63	1.252,65	26.725,98
	14 al 16.....	Idem.....	27.138,40	1.215,93	25.942,47
	9 al 12.....	Idem.....	25.583,80	1.145,70	24.444,10
	6 al 10.....	Idem.....	26.289,00	1.177,60	25.112,00
	29 al 32.....	TOTALES.....	321.062,91	14.374,47	306.688,44
Casas del Campillo a Valencia.....	55,855 al 60,450.....	Acopios y su empleo y riego asfáltico.....	38.038,09	1.800,00	36.238,09
Ademuz a Valencia.....	53 al 55.....	Acopios y su empleo.....	15.668,90	701,30	14.966,60
Ademuz a Valencia.....	62 al 64.....	Idem.....	15.068,45	674,46	14.393,99
Liria a Real.....	27 al 30.....	Idem.....	28.566,00	1.278,90	27.287,10
Almansa a Cofrentes.....	8 al 12.....	Idem.....	29.338,59	1.000,00	28.338,59
Almansa a Cofrentes.....	19 al 24.....	Idem.....	29.671,72	1.641,84	28.029,88
Casas del Campillo a Valencia a Villena.....	1 al 3 y 8.....	Idem.....	24.441,06	1.200,00	23.241,00
Casas del Campillo a Valencia a Albaida.....	1 al 5.....	Idem.....	27.255,00	962,75	26.292,25
Utiel a la de Casas-Ibáñez a Requena.....	4 al 8.....	Idem.....	42.880,62	1.920,36	40.960,26
Játiba a Alicante.....	18.....	Pintura de dos puentes.....	7.705,30	400,00	7.305,30
		TOTALES.....	253.635,17	11.579,61	247.055,56
Valladolid a Soria.....	50 al 55.....	Acopios y su empleo.....	41.567,90	1.861,12	39.706,78
Valladolid a Tortos.....	7 al 15.....	Riego asfáltico superficial.....	31.878,00	1.427,27	30.450,73
Valladolid a Soria.....	2 al 5.....	Riego de alquitrán.....	23.264,96	1.041,64	22.223,32
Valladolid a Puente Duero.....	1 al 6.....	Riego asfáltico superficial.....	15.220,13	681,45	14.538,68
Adanero a Gijón.....	222 al 224.....	Acopios y su empleo.....	12.529,53	560,98	11.968,55
Frechilla a Tordesillas.....	26 al 34.....	Idem.....	49.454,60	2.214,23	47.240,37
Ampudia a Encinas.....	61 al 66,126.....	Idem.....	49.936,75	2.235,82	47.700,93
Valladolid a Tortos.....	53,700 al 57.....	TOTALES.....	223.851,87	10.022,51	213.829,36

JEFAATURAS DE OBRAS PUBLICAS Y CARRETERAS	KILOMETROS	CLASE DE OBRAS	PRESUPUESTOS POR CONTRATA		DISTRIBUCION EN ANUALIDADES	
			Pesetas.		Pesetas.	
			1932	1933	1932	1933
ZAMORA						
Madrid a La Coruña.....	270 al 273.....	Acopios y su empleo.....	41.567,10	39.704,85	1.862,25	39.704,85
Villacastin a Vigo.....	259 al 271.....	Idem.....	31.414,32	30.006,92	1.407,40	30.006,92
Villacastin a Vigo.....	301 al 306.....	Idem.....	34.197,77	32.782,21	1.337,56	32.782,21
Villacastin a Vigo.....	318 al 321.....	Idem.....	23.296,70	22.252,98	1.043,72	22.252,98
Villacastin a Vigo.....	363 y 364.....	Idem.....	18.344,80	17.522,93	821,87	17.522,93
Villacastin a Vigo.....	406 al 408.....	Idem.....	24.099,86	23.020,16	1.079,70	23.020,16
Zamora a Fermoselle.....	1 al 4.....	Idem.....	24.161,96	23.079,48	1.082,48	23.079,48
TOTALES.....			197.204,51	188.369,53	8.834,98	188.369,53
ZARAGOZA						
Zaragoza a Teruel.....	26 al 30.....	Doble riego superficial bituminoso.	58.995,00	56.995,00	2.000,00	56.995,00
Zaragoza a Teruel.....	31 al 35.....	Idem.....	59.685,00	57.685,00	2.000,00	57.685,00
Zaragoza a Castellón.....	20 al 25.....	Riego asfáltico.....	83.698,00	81.771,00	3.927,00	81.771,00
Alcorisa a Léceña.....	52 al 55.....	Idem.....	38.842,96	36.842,96	2.000,00	36.842,96
Alagón a la de Borja a Rueda.....	14 al 20.....	Acopios y su empleo.....	62.440,40	59.440,40	3.000,00	59.440,40
Morés a Aranda.....	1 al 5.....	Idem.....	38.486,20	36.486,20	2.000,00	36.486,20
Polifino a la de Madrid a Francia.....	1 al 6.....	Idem.....	53.533,65	51.533,65	2.000,00	51.533,65
Zaragoza a Francia.....	21 al 24.....	Idem.....	24.055,00	22.055,00	2.000,00	22.055,00
TOTALES.....			421.738,21	402.811,21	18.927,00	402.811,21
BALEARES						
Palma al Puerto de Andraitx.....	12, 15 y 16.....	Riego asfáltico.....	27.088,25	25.875,42	1.212,83	25.875,42
Palma al Puerto de Andraitx.....	24, 25 y 26.....	Idem.....	28.762,65	27.474,84	1.287,81	27.474,84
Palma al Puerto de Alcudia.....	31 al 37.....	Idem.....	48.549,02	46.366,70	2.173,32	46.366,70
Palma al Puerto de Alcudia.....	38 al 44.....	Idem.....	46.529,00	44.445,74	2.083,26	44.445,74
Palma a Capdepera.....	1 al 4.....	Idem.....	31.535,88	30.123,91	1.411,97	30.123,91
Palma a Capdepera.....	5 al 8.....	Idem.....	29.403,20	28.086,72	1.316,48	28.086,72
Palma a Capdepera.....	14 al 17.....	Idem.....	31.142,00	29.747,67	1.394,33	29.747,67
TOTALES.....			243.001,00	232.121,00	10.880,00	232.121,00
R E S U M E N						
Distribución según disposición ministerial de 27 de Abril de 1932 (GACETA del 2 de Mayo)....			8.375.000,00	8.000.000,00	375.000,00	8.000.000,00
Totales generales según la relación precedente.....			8.371.901,69	7.997.017,44	374.884,25	7.997.017,44
REMANENTES.....			3.098,31	2.982,56	115,75	2.982,56

Madrid, 8 de Julio de 1932.—Aprobado.—Indalecio Prieto.

Sucesores de Rivadeneyra (S. A.)—Paseo de San Vicente, 20.