

Suplemento al núm. 198



BOLETIN OFICIAL DEL ESTADO

Depósito Legal M.1-1958

Año XXIII

Miércoles 20 de agosto de 1958

Fascículo 2.º

MINISTERIO DE COMERCIO

**CONVENIO INTERNACIONAL
PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA
EN EL MAR, 1948**

Y

**REGLAMENTO PARA SU APLICACION
A LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES**



mentados informes en cada caso, todas aquellas mejoras que, a su juicio, deben introducirse en los referidos buques para que, en lo posible y razonable, cumplieren las instrucciones de los Capítulos II y III del Convenio.

Si la propuesta del Ingeniero Inspector de Buques merece la aprobación de la Inspección General de Buques, se elevará a la Subsecretaría de la Marina Mercante para que decida en definitiva.

Regla 2

Definiciones

En este Capítulo, a menos de disposición expresa contraria:

- (a) (i) La línea de carga de compartimentado es la de flotación considerada en la determinación del compartimentado del buque.
- (ii) La línea de máxima carga de compartimentado es la que corresponde al calado máximo.
- (b) La eslora del buque es la longitud medida entre las perpendiculares trazadas en las extremidades de la línea de máxima carga de compartimentado.
- (c) La manga del buque es la anchura máxima fuera de forros, medida en la línea de máxima carga de compartimentado o por debajo de ella.
- (d) La cubierta de cierre es la cubierta más elevada hasta la cual llegan los mamparos estancos transversales.
- (e) La línea de margen es una línea trazada en el costado, a 76 milímetros (tres pulgadas), como mínimo, por debajo de la intersección de la superficie externa del costado con la superficie superior de la cubierta del compartimentado. (Véase figura 1.)
- (f) El calado es la distancia vertical entre la cara superior de la plancha de quilla en el centro del buque y la línea de carga de compartimentado que se considere.
- (g) La permeabilidad de un espacio se expresa por el porcentaje del volumen de ese espacio que el agua puede ocupar.

te se remitirá a la Dirección General de Navegación relación nominal de los Certificados expedidos.

Los Certificados Nacionales de Seguridad, de tipo especial, se rellenarán a mano, y no será necesario extender duplicados de los mismos, si bien se anotará su número, fecha y particularidades, en un «cuaderno-registro» que llevarán las Comandancias de Marina a estos efectos.

En los primeros días de cada mes, las Comandancias deberán remitir a la Dirección General de Navegación, una relación nominal de las embarcaciones a las que se haya expedido un Certificado de este tipo durante el mes precedente, indicando la matrícula, lista y folio de la embarcación a que se ha entregado, y fecha de expedición.

6) Los Certificados solamente deberán expedirse cuando el buque satisfaga *plenamente* las prescripciones que en las Reglas se indican; por lo tanto, no deben efectuarse anotaciones, adiciones o tachaduras a ninguno de los conceptos que en aquéllos figuran. Se exceptúan de esta prohibición los Certificados de Seguridad que vayan acompañados de uno de Exención, de acuerdo con lo que se especifica en el apartado 8) siguiente.

7) Los Certificados Nacionales de Seguridad, de tipo especial, servirán también como Certificados de Exención, cuando, a juicio del Comandante de Marina, se encuentre debidamente justificado, haciendo constar en el apartado «Observaciones» las anotaciones correspondientes.

8) Respecto a la expedición de los «Certificados de Exención» deben considerarse dos casos distintos:

- a) Según el apartado (a) de la Regla 4 del Capítulo I. Si la exención tiene por motivo el permitir el despacho para un viaje internacional aislado de un buque que ordinariamente sirve tráfico nacional, y que no se ajusta a una o varias de las Reglas del Convenio se le expedirá el Certificado de Exención para este viaje exclusivamente, y su Capitán, al regreso del mismo, debe devolver dicho Certificado a la Autoridad de Marina del primer puerto nacional en que recale. Este Certificado no podrá tener una duración mayor de cinco meses y sustituye a cualquiera de los otros cuatro; por lo tanto, reemplazará a uno o más de ellos. Siempre que los Comandantes de Marina consideren justificada—de acuerdo con la Regla 4—la expedición de este Certificado de Exención, *solicitarán telegráficamente la correspondiente autorización de la Dirección General de Navegación, indicando duración probable del viaje, Reglas del Convenio que han de dispensarse y motivos que aconsejan la expedición de tal Certificado.*

En la misma forma se procederá en el caso de un buque que, cumpliendo los requisitos para servir determinado tráfico nacional, tenga que efectuar espore-

dicamente un tráfico nacional distinto y para el cual no cumple una o varias de las prescripciones que exige este Reglamento.

b) Según el apartado (a) (v) de la Regla 11 del Capítulo I, Cuando, como consecuencia de las autorizaciones que indica el Convenio en las Reglas 1, 22, 25, 28, 50 y 54 del Capítulo II; en las Reglas 1, 3, 11, 13, 22 y 26 del Capítulo III, y Reglas 5 y 6 del Capítulo IV, la Administración concede alguna dispensa de las prescripciones de dicho Convenio, se expedirá como complemento del Certificado o Certificados que correspondan, según el viaje, otro de Exención en el que figuren las dispensas acordadas, haciendo constar en virtud de qué Reglas se han concedido éstas. En dicho Certificado de Exención se hará referencia al número de cada uno de los Certificados que complementa, y tendrá igual duración que éstos. Asimismo, al pie de los Certificados de Seguridad se hará constar la siguiente nota: «Este Certificado está complementado por el de Exención núm. de fecha

9) En los Certificados de Seguridad, el título que figura en los mismos «Por un/un corto viaje internacional», se entenderá que, tachando «un corto», el buque se dedica a viajes largos; inversamente, cuando se tache el artículo «una», significa que se trata de viajes cortos. Este Certificado en cualquiera de los dos casos, tiene una validez máxima de un año.

10) En la expedición de Certificados de Seguridad, se rellenará el apartado VI de los mismos titulado: «Número de pasajeros para que se extiende este Certificado», ajustándose a las siguientes normas:

a) En la columna «Prescripciones de las Reglas» se hará constar: *Para más de 250 pasajeros o Para 250 o menos pasajeros*, según el número de horas de escucha que se hagan constar y la duración del viaje. (Regla 7, apartado (b) del Capítulo IV.)

b) En la columna «Disposiciones y equipos existentes a bordo», se debe indicar el número de pasajeros que autoriza el «Certificado de Pasajeros» que debe llevar el buque.

11) Las inspecciones a que ha de someterse todo buque o embarcación nacional, a fin de entregarle el correspondiente «Certificado de Seguridad», deben reflejarse en un Inventario, complemento de dichos Certificados en donde se detallan el número, descripción, situación, nombre del constructor y número de homologación de los distintos elementos que componen el equipo de seguridad del buque. A estos efectos, se redactarán varios tipos de Inventarios, correspondientes a los buques de 16 metros o más de eslora, de los cuales unos para buques de pasaje, y otro, cuyo modelo figura en el Apéndice para los buques que no sean de pasaje.

del presente Capítulo, puede eximir de esta prescripción a determinados buques o clases de buques pertenecientes a su país y que en el curso de su viaje no se alejen más de 20 millas de la tierra más próxima. Este párrafo no debe aplicarse a los buques mencionados en el párrafo (d) de la presente Regla.

(d) Si en virtud del Capítulo III, Regla 22, se autoriza a un buque de pasaje a transportar un número de personas superior a la capacidad de sus botes salvavidas, deberá conformarse a las reglas especiales de subdivisión señaladas en la Regla 5 (e) y a las disposiciones especiales conexas relativas a la permeabilidad señaladas en la Regla 4 (d), a menos que, teniendo en cuenta la naturaleza y las condiciones del viaje, la Administración considere como suficiente la aplicación de las demás disposiciones de las Reglas del presente Capítulo.

(e) Tratándose de buques de pasaje utilizados en transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como por ejemplo, el transporte de peregrinos, la Administración puede—si juzga materialmente imposible la aplicación de las disposiciones del presente Capítulo—eximir a estos buques, cuando pertenezcan a su país, de las prescripciones en cuestión, previas las condiciones siguientes:

(i) Se deben aplicar las prescripciones relativas a la construcción en la mayor medida posible, compatible con las circunstancias del tráfico.

(ii) Se tomarán medidas para formular las prescripciones generales que deben aplicarse a los casos particulares en este género de tráfico. Estas prescripciones se formularán de acuerdo con aquellos otros Gobiernos Contratantes, si los hubiere, directamente interesados en el transporte de estos pasajeros.

No obstante cualquier disposición contraria del presente Convenio, el Reglamento de Simla de 1931 deberá seguir en vigor entre los países que lo hayan suscrito, hasta la entrada en vigor de las prescripciones establecidas en virtud del párrafo (e) (ii) de la primera de las presentes Reglas.

La fecha de entrada en vigor del presente Convenio en España es el día 26 de marzo de 1953.

Quando se trata de «buques existentes», los Ingenieros Inspectores de Buques procederán de acuerdo con los Comandantes de Marina, en la más inmediata oportunidad, a la inspección de los mismos y pondrán, mediante funda-

Para los buques que tengan menos de 16 metros de eslora el Certificado de Seguridad sirve también como Inventario de su Equipo.

12) La expedición de Certificados Internacionales se limitará a todos aquellos buques que realicen viajes internacionales y se encuentren sujetos a las prescripciones del Convenio; los Certificados Nacionales, a los que realicen viajes nacionales, y los Especiales, a las embarcaciones de menos de 16 metros de eslora.

Sin embargo, a los buques que a pesar de efectuar viajes nacionales, cumplan las condiciones exigidas por el Convenio Internacional (bien sea porque el Reglamento para su aplicación les exige iguales condiciones o porque voluntariamente las cumplan) se les expedirán Certificados Internacionales.

Cuando un buque que normalmente efectúa tráfico nacional, y está clasificado como tal, tenga que realizar viajes internacionales, deberá ajustarse a las prescripciones del Convenio, en la medida posible, expidiéndole el correspondiente Certificado Internacional de Seguridad, acompañado de un Certificado Internacional de Exención, si hubiere lugar a ello, y en el que se indique la clase y número de viajes para que ha sido autorizado y las exenciones que se le concederán, en relación con lo exigido para la Clase C, si se trata de buques de pasaje, o con lo dispuesto para la Clase Z, si se trata de buques que no son de pasaje.

Todo buque en posesión de Certificados de Seguridad Internacionales, podrá efectuar viajes nacionales de cualquier clase.

Con objeto de que se pueda determinar fácilmente el tipo de Certificado que, de acuerdo con lo dispuesto, corresponde otorgar a cada Clase de buque, se incluyen las Tablas I y II, a saber:

Tabla I.—Expedición de Certificados de Seguridad y de Seguridad para el Material de Armamento.

Tabla II.—Expedición de Certificados de Seguridad Radiotelegráfica y Radiotelefónica.

13) No podrá ser despachado ningún buque sin estar en posesión del oportuno Certificado de Seguridad, que previamente les ha debido ser expedido. En el Rol se efectuarán las anotaciones correspondientes a fin de que, en todo momento, puedan comprobar las oficinas de «Despacho de buques» la situación de cada buque respecto a las prescripciones del Convenio.

CAPITULO II

CONSTRUCCION

PARTE A.—GENERALIDADES

Regla 1

Aplicación

(a) (i) El presente Capítulo se aplica a los buques nuevos, salvo disposición expresa contraria.

(ii) En caso de existir buques de pasaje y buques de carga que no satisfagan las disposiciones del presente Capítulo relativas a los buques nuevos, la Administración del país correspondiente determinará las medidas a tomar respecto a cada buque, con el fin de aumentar la seguridad en aquellos puntos en que esto sea prácticamente realizable y razonable.

(b) Para la aplicación de este Capítulo:

(i) Un buque de pasaje nuevo es: bien un buque de pasaje cuya quilla haya sido colocada en la fecha de la entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente, o bien un buque de carga que se transforme para destinarlo a un servicio de pasajeros en esta fecha o posteriormente. Todos los demás buques de pasaje se considerarán como buques de pasaje existentes.

(ii) Un buque de carga nuevo es un buque cuya quilla se haya puesto en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio o posteriormente.

(c) La Administración, si considera que la naturaleza de la travesía y las condiciones del viaje son tales que no es necesario ni razonable la aplicación de una prescripción cualquiera

T A B L A I

Expedición de Certificados de Seguridad y de Seguridad para el Material de Armamento

| CLASE | TIPO DE CERTIFICADO |
|---------------|--|
| A | Internacional de Seguridad.—Viaje largo. |
| B | Nacional de Seguridad. |
| C | Internacional de Seguridad.—Viaje corto. |
| D | Nacional de Seguridad. |
| E | Internacional de Seguridad, para viaje corto, si realiza viajes intercontinentales en la Guinea española y toca en puertos extranjeros. |
| F | Nacional de Seguridad. |
| G, H, I, J, K | Nacional de Seguridad, si realiza viajes nacionales. Internacional de Seguridad, para viaje corto, si hace viajes al extranjero. |
| 2 | Nacional de Seguridad para el Material de Armamento, si es menor de 500 Tons. de R. B. Internacional de Seguridad para el Material de Armamento, si es igual o mayor de 500 Tons. R. B. |
| X | Nacional de Seguridad para el Material de Armamento, si es menor de 500 Tons. de R. B. Internacional de Seguridad para el Material de Armamento, si es igual o mayor de 500 Tons. de R. B., acompañado de una Internacional de Exención. |
| X | Nacional de Seguridad para el Material de Armamento. |
| Y, T | Nacional de Seguridad para el Material de Armamento: <ul style="list-style-type: none"> a) los de cualquier tonelaje sin propulsión mecánica. b) los menores de 500 Tons. de R. B. con propulsión mecánica c) los de 500 Tons. o más, de R. B., con propulsión mecánica que realicen viajes nacionales. Internacional de Seguridad para el Material de Armamento, los de 500 Tons. o más, de R. B., con propulsión mecánica, que realicen viajes al extranjero. |
| S, R, Q | Nacional de Seguridad para el Material de Armamento. Nacional de Seguridad Especial, todas las embarcaciones menores de 16 metros de eslora |

ciones del presente Convenio. Tal investigación tendrá por objeto, entre otras cosas, determinar si conviene introducir modificaciones en las actuales Reglas.

(b) Todo Gobierno Contratante se compromete a transmitir a la Organización todas las informaciones pertinentes sobre estos accidentes. Ningún informe o recomendación de la Organización, basados en estas informaciones, deberá revelar la identidad o nacionalidad de los buques en litigio, y en forma alguna, imputar la responsabilidad de este accidente a un buque o a una persona o dejar presumir su responsabilidad.

Sin perjuicio y con independencia de las actuaciones judiciales que en su caso fueran procedentes, los Comandantes de Marina darán cuenta a la Dirección General de Navegación de las incidencias que ocurran en los buques que recalen en los puertos de su jurisdicción, acompañando estos informes de los datos que juzgue necesarios, cuando estime que dichas incidencias puedan demostrar la impropiedad del contenido de una de las Reglas integrantes de este Convenio.

En relación con los accidentes que sufran los buques y embarcaciones nacionales, los Comandantes de Marina procederán, en consonancia con lo expuesto en el párrafo anterior, a efectuar un informe detallado sobre las causas del accidente, forma en que el buque se previno contra el riesgo de su ocurrencia y medidas que luego se tomaron para vencerlo, con la expresión del rendimiento o eficacia de los elementos o instalaciones del buque empleados al efecto, o de las dificultades surgidas al pretender la utilización de los mismos.

El expediente de accidentes constará de tres partes, tituladas del siguiente modo:

- a) Descripción del accidente y pérdidas sufridas.
- b) Reacción de la tripulación al ocurrir el accidente.
- c) Eficacia de los elementos empleados en la reacción o salvamento.

La exposición será lo más escueta posible y deducida de las declaraciones, informes o versiones dignos del mayor crédito.

E.—Siempre que se tengan noticias de que un buque haya sufrido averías, debidas a mal tiempo u otra causa anterior a su recalada en puerto, o al entrar en el mismo, se deberá efectuar una inspección, con carácter extraordinario, para cerciorarse que el buque está en condiciones de reanudar su navegación. En caso contrario, deberá reparar las averías o adquirir los elementos que le falten de su equipo, y antes de salir a la mar, deberá ser nuevamente inspeccionado. En todo caso, se deberá remitir a la Dirección General de Navegación, un informe o expediente informativo oficioso sobre las causas de las averías o accidentes, forma en que fueron solventados, y resultados de la utilización en las mismas de los elementos que componen su equipo de seguridad.

F.—En todo caso, el Comandante de Marina podrá autorizar al buque a continuar viaje hasta otro puerto español, si a su juicio puede efectuar el viaje con suficiente seguridad, y si tiene garantías de que los defectos serán corregidos por el Armador o Capitán tan pronto como les sea posible. Esta determinación del Comandante de Marina será consignada en el Rol, dando cuenta de ella por escrito a la Dirección General de Navegación, y por telegrama, al Comandante de Marina del puerto de destino, y este último notificará al Director General de Navegación las obras que el buque ha realizado en su puerto en relación con los defectos que le fueron notificados por el Comandante de Marina del puerto de salida.

PARTE C.—ACCIDENTES

Regla 19

Privilegios del Convenio

No podrán solicitarse los privilegios del presente Convenio en favor de ningún buque si éste no se encuentra en posesión de los correspondientes Certificados válidos.

Regla 20

Accidentes

(a) Toda Administración se compromete a realizar una investigación con motivo de cualquier accidente importante ocurrido en el mar a uno de sus buques sujetos a las disposi-

TABLA II

Expedición de Certificados de Seguridad Radiotelegráfica y Radiotelefónica

| CLASE | TIPO DE CERTIFICADO |
|----------------|---|
| A | Internacional (R.T.). |
| B | Nacional (R.T.). |
| C | Internacional (R.T.). |
| D | Nacional (R.T.). |
| E | Nacional (R.T.). Internacional (R.T.), si realiza viajes intercontinentales en la zona española y toca en puertos extranjeros. |
| F | Nacional (R.T.). |
| G, J, K | Nacional (r.t.). |
| H 'O | Internacional (R.T.), si realiza viajes al extranjero. No se les exige. Internacional (R.T.), si realiza viajes al extranjero; |
| S, Y | Internacional (R.T.), si es igual o mayor de 1.600 Tons. de R.B. e igual o mayor de 500 Tons. de R.B. Nacional (r.t.), si es menor de 500 Tons. de R. Neto. de 100 Tons. de R. Neto. |
| X | Nacional (R.T.), si es igual o mayor de 1.600 Tons. de R.B. y se alejan más de 100 millas de la costa. Nacional (r.t.), si es igual o mayor de 1.600 Tons. de R.B. y no se alejan más de 100 millas de la costa. Nacional (r.t.), si es menor de 1.600 Tons. de R.B. e igual o mayor de 100 Tons. de R. Neto. |
| Y | Sin propulsión propia, no se les exige. Con propulsión propia del mismo tipo que a los de las Clases Z, Y, X, según su tonelaje y tráfico que sirvan. |
| T | Nacional (r.t.), si es menor de 1.600 Tons. de R.B. e igual o mayor de 100 Tons. de R. Neto, en viajes nacionales. Internacional (r.t.), si es menor de 1.600 Tons. de R.B. e igual o mayor de 500 Tons. de R.B., en viajes internacionales. |
| S | No se les exige. |
| R, Q | Nacional (R.T.), si es igual o mayor de 1.600 Tons. de R.B. Nacional (r.t.), si es menor de 1.600 Tons. de R.B. y mayor de 100 Tons. de R. Neto. |

A LAS EMBARCACIONES MENORES DE 100 TONS. DE R. NETO, NO SE LES EXIGE ESTADÍSTICA RADIOELÉCTRICA.

CLAVE:

R.T. = Certificado de Seguridad Radiotelegráfica.
r.t. = Certificado de Seguridad Radiotelefónica.

(b) No obstante cualquier otra prescripción del presente Convenio, todo Certificado expedido como consecuencia del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1929, válido en el momento de entrar en vigor el presente Convenio según la Administración que expidió dicho Certificado, seguirá teniendo validez hasta la fecha de su expiración, de acuerdo con los términos del Artículo 52 del Convenio de 1929.

Regla 12

Expedición de un Certificado por otro Gobierno

Un Gobierno Contratante puede, a petición de la Administración de otro país, hacer inspeccionar un buque de éste, y si estima que satisface las exigencias de las Reglas presentes, expedirle Certificados a dicho buque, de acuerdo con las mismas. Todo Certificado expedido de esta forma, deberá contener una declaración estableciendo que ha sido expedido a petición del Gobierno del país de la matrícula del buque. Este Certificado tiene el mismo valor y deberá reconocerse en la misma forma que los expedidos conforme a la Regla 11.

Regla 13

Plazo de Validez de los Certificados

(a) Los Certificados deberán expedirse por un plazo que no exceda de doce meses, a excepción de los Certificados de Seguridad para el Material de Armamento, que se expedirán para un plazo no superior a veinticuatro meses.

(b) Si un buque, en el momento de expirar un Certificado, no se encontrase en un puerto del país de su matrícula, puede prorrogarse dicho Certificado por un funcionario de aquel país debidamente autorizado; pero dicha prórroga solamente se concederá para que el buque complete su viaje de regreso al país de su matrícula, únicamente en el caso que esta medida pueda parecer oportuna y razonable.

(c) No podrá prorrogarse de este modo ningún Certificado

9) Si algún buque transporta mercancías peligrosas, debe comprobar si se guardan las precauciones y requisitos ordenados al respecto. (Reglamento para el embarco, transporte por mar y desembarco de las mercancías peligrosas) (R. D. de 27-3-1918.)

10) Revisar el estado de policía del buque y muy especialmente los alojamientos y aseos, y con particular detalle, los correspondientes a tripulantes subalternos, que deben ajustarse, en lo posible para buques existentes, a lo preceptuado en el Capítulo XVIII de la Reglamentación Nacional del Trabajo en la Marina Mercante.

Comprobar que la tripulación es, por su número y clase, la que corresponde al buque según el Cuadro Indicador, y que el número de pasajeros no excede del expresado en el Certificado respectivo.

11) Revisar los medios de salvamento de que disponen puertos y playas, así como los de las estaciones dedicadas a este fin.

C.—Estas inspecciones deberán efectuarse siempre que lo estimen oportuno los Comandantes de Marina y ajustándose a las directrices siguientes:

1) Las inspecciones que se fijan en los apartados 1), 2), 7) y 8) deben realizarse en todo momento y lugar con la máxima continuidad posible; es decir, que consisten en funciones permanentes sin las cuales no puede autorizarse el despacho de un buque.

2) Las funciones señaladas en los restantes apartados se considerarán de carácter extraordinario, procurando mantener la máxima vigilancia al respecto sobre los barcos nacionales. En cuanto a los buques extranjeros, se estará a lo dispuesto en la presente Regla.

D.—El Jefe u Oficial Inspector dará cuenta por escrito al Comandante de Marina de las Inspecciones realizadas y el resultado de cada una de estas. En el caso de que el resultado de dicha inspección aconsejase la detención del buque o la ejecución de una inspección técnica más detallada, el Comandante de Marina ordenará se lleve a cabo ésta por los Inspectores de Buques o los Radiomarítimos, de cuyas resultas y caso de estimarse necesaria la detención del buque, se levantará acta, detallando las causas que así lo exigen, acta que se remitirá al Consulado correspondiente si se trata de un buque extranjero, comunicándose al Capitán las reparaciones o adquisiciones que debe efectuar para poder ser despachado. La detención de un buque, tanto nacional como extranjero, sólo se efectuará si se estima que:

- 1) su estado de navegabilidad hace insegura su navegación.
- 2) su equipo de seguridad no responde sustancialmente a las exigencias del Convenio expresadas en sus Certificados.

los casos que se citan en la Regla 6 precedente. Cuando el caso lo requiera, o a indicaciones de éstos, ordenará que se completen dichas inspecciones por los Inspectores de Buques o los Radiomarítimos, pero, en todo caso, siempre será necesaria la inspección o informe de uno de éstos para decidir la detención de un buque.

B.—Corresponderán al citado Jefe u Oficial Inspector las siguientes funciones:

- 1) Comprobar que los buques abanderados en España y demás países firmantes del Convenio van provistos de los correspondientes Certificados de Seguridad y que éstos están dentro del plazo de validez. Asimismo, comprobará que los buques de los países no firmantes del presente Convenio se ajustan a normas no inferiores a las de este Convenio (1).
- 2) Comprobar que los calados no exceden de los correspondientes a las marcas de máxima carga. (En puertos de río, deberá comprobar la densidad del agua en dicho instante, a efectos de dicha comprobación.)
- 3) Comprobar el buen funcionamiento de tapas de escotilla, portas y portillos y de la correcta estanquidad de los que deban cumplir esta condición.
- 4) Comprobar que los buques llevan a bordo el Inventario del Equipo de Seguridad, que los medios de achique y contraincendios, así como los dispositivos de salvamento están en buen estado, y que en cantidad y en especificaciones, cumplen con lo que se indica en el Inventario citado, y comprobar su buen funcionamiento y eficacia.
- 5) Inspeccionar el material náutico (instrumentos, cartas, libros, etc.), escalas de práctico, las luces y marcas de navegación, comprobando que corresponden a la Clase del buque y navegaciones que ha de efectuar.
- 6) Comprobar en los buques nacionales que existe a bordo el Cuadro Orgánico, y de acuerdo con el mismo deberá ordenar la ejecución de ejercicios de abandono de buque, de incendio y cierre de puertas estancas, procediendo a los arrados de botes, pruebas de mancuerras, extintores, lanzacabos, señales de socorro, luces de encendido automático, así como cualquier otro que juzgue necesario.
- 7) Revisar los Diarios de Navegación a fin de comprobar si se cumplimentó lo dispuesto en las Reglas 19 y 20 del Capítulo II (Inspección periódica de las puertas estancas) y la Regla 21 del Capítulo III (Ejercicios periódicos) y cuanto se dispone a este respecto en las «Instrucciones para Casos de Emergencia y Ejercicios Periódicos en los Buques Mercantes Nacionales».
- 8) Comprobar que los buques que transportan granos, cumplen lo ordenado en el Capítulo VI.

(1) Punto 2 del Anexo D (Recomendaciones) del Convenio

por un plazo superior a cinco meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga, no tendrá derecho, en virtud de la misma, después de regresar al país de su matrícula, a abandonarlo de nuevo sin obtener previamente un nuevo Certificado.

(d) En todo caso, la Administración puede conceder como plazo de gracia una prórroga de un mes, a partir de la fecha de expiración indicada en el Certificado, siempre que éste no haya sido ya prorrogado de acuerdo con las disposiciones precedentes de esta Regla.

Quando un buque nacional se encuentre en puerto extranjero en el momento en que su Certificado caduque, lo pondrá en conocimiento del Cónsul de España en dicho puerto, quien tras los asesoramientos e inspecciones que crea oportunos y previa consulta a la Subsecretaría de la Marina Mercante, podrá prorrogar la validez de dicho Certificado hasta la llegada del buque a puerto nacional, sin que el plazo de prórroga pueda ser superior a cinco meses.

Si dicha prórroga resultare insuficiente, el Armador podrá solicitar de la Subsecretaría de la Marina Mercante que, a tenor de lo dispuesto en la Regla 6 que antecede le sea expedido un nuevo Certificado previa la inspección y visita por el Inspector u Organismo que se designe o que, a tenor de la Regla 12, le sea expedido por el Gobierno del país contratante en el que se encuentre el buque.

Regla 14

Modelo de Certificados

(a) Todos los Certificados deberán ser redactados en el idioma o idiomas del país que los expida.

(b) El modelo de los Certificados deberá ajustarse a los que figuran en los Apéndices de las presentes Reglas. La disposición tipográfica de los Certificados que se expidan, o de sus copias legalizadas, deberá ser copia exacta de los modelos, y los detalles insertos en los mismos deberán ser escritos en caracteres romanos y numeración arábiga.

Regla 15

Exhibición de las Certificadas

Todos los Certificados o su copia, debidamente legalizada, entregados en virtud de las presentes Reglas, con excepción de los Certificados de Exención o de su copia debidamente legalizada, deberán figurar en un lugar de fácil acceso del buque y en sitio visible.

En los buques españoles, los Certificados de «Seguridad» y los de «Seguridad para el Material de Armamento» o copias autorizadas de los mismos, figurarán en un marco con cristal que se situará en lugar próximo al portalón de acceso. Los de «Seguridad Radiotelegráfica» y «Radiotelefónica» serán dispuestos igualmente en el departamento de T. S. H.

Las copias autorizadas serán expedidas a petición de los Capitanes en las Comandancias de Marina, previa presentación del original.

Regla 16

Aceptación de los Certificados

Los Certificados expedidos en nombre de un Gobierno Contratante deberán ser aceptados por los demás Gobiernos Contratantes, a todos los efectos del presente Convenio. Los otros Gobiernos Contratantes deberán conceder a dichos Certificados, la misma validez que a los expedidos por ellos mismos para sus propios buques.

Regla 17

Anexos a los Certificados

(a) Si, como consecuencia de que un buque, en el curso de un viaje particular, llevase a bordo un número de personas inferior al total señalado en el Certificado de Seguridad, quedará

facultado, de acuerdo con las disposiciones de las presentes Reglas, para llevar un número de botes salvavidas y demás elementos de salvamento inferior al indicado en el Certificado; el Gobierno, funcionario, persona u Organismo de los mencionados en las Reglas 11 y 13, podrá expedir un anexo a dicho Certificado.

(b) En este anexo deberá hacerse constar que, dadas las circunstancias, no se infringe ninguna de las disposiciones de las presentes Reglas. Unido al Certificado, le sustituirá en lo que respecta a los dispositivos de salvamento. No tendrá validez más que para el viaje para el cual se expida.

Regla 18

Inspecciones

Todo buque en posesión de un Certificado expedido en virtud de las Reglas 11 ó 12, está sujeto, en los puertos de los demás Gobiernos Contratantes, a las inspecciones de funcionarios debidamente autorizados por éstos, en tanto que la inspección tenga por objeto comprobar la existencia a bordo de un Certificado válido, y en caso necesario, que las condiciones de navegabilidad del buque corresponden a lo expresado en el mismo. Este Certificado deberá ser aceptado, a menos que, en opinión del funcionario que efectúa la inspección, el estado de navegabilidad del buque no responda sustancialmente a las indicaciones de dicho documento, y que aquél no pueda hacerse a la mar sin peligro para los pasajeros o la dotación. En tal caso, deberá tomar las medidas necesarias para impedir la salida del buque, hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para el pasaje o la dotación. Cuando esta inspección dé lugar a una decisión de este orden, el funcionario encargado de la misma dará cuenta por escrito, al Cónsul del país de matrícula del buque en cuestión, de todas las circunstancias que han dado lugar a esta intervención, informándose a la Organización de lo sucedido.

A.—Corresponde a los Comandantes de Marina el cumplimiento de esta Regla, organizando las inspecciones a que en ella se hace referencia. A tales efectos, designará un Jefe u Oficial del Cuerpo General o de la Reserva Naval de los destinados a sus órdenes en la Oficina de Despacho de Buques, que habrá de ser el propio Ayudante de Marina en