

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XXXIV

Panamá, República de Panamá, Jueves 8 de Abril de 1937

NUMERO 7515

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Ley 13, de 1937, de 23 de Enero, por la cual se aprueba una Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar, suscrita en Londres el 31 de Mayo de 1929, a la cual Convención se adhirió nuestra República el 10 de Julio de 1936.

PODER EJECUTIVO NACIONAL

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Decreto 41, de 1º de Abril, por el cual se hace un nombramiento en la Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones.

Resolución 21, de 8 de Abril, por la cual se concede vacaciones a los señores Islando McGilver y Nivia Rivera, Ayudantes 1º y 2º de la Agencia Postal de Panamá, respectivamente.

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

Movimiento de la Oficina del Registro de la Propiedad.

Movimiento de las Notarías.

Movimiento de la Alcaldía del Distrito Capital.

Avisos y Edictos.

PODER LEGISLATIVO NACIONAL

Es sancionada por el Ejecutivo la Ley sobre seguridad de la vida humana en el mar

LEY 13 DE 1937
(DE 23 DE ENERO)

por la cual se aprueba una Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el mar suscrita en Londres el 31 de Mayo de 1929, a la cual Convención se adhirió nuestra República el 10 de Julio de mil novecientos treinta y seis.

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo único. Apruébase la Convención Internacional sobre seguridad de la Vida Humana en el Mar suscrita en Londres el 31 de Mayo de 1929, a la cual Convención se adhirió nuestra República el 10 de Julio de 1936 (mil novecientos treinta y seis), que a la letra dice:

"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 I

Proliminaries

Artículo 1º. 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 adoptar 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 anexo y que tiene igual valor y entra en vigor al mismo tiempo con el presente Convenio. Cualquiera referencia al Convenio impli-

ca referencia simultánea al Reglamento anexo al mismo.

Artículo 2º.—*Aplicaciones y Definiciones.*—1º.—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 aplica el presente Convenio, en virtud del artículo 62.—Capítulo 2º.—(Construcción): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando efectúen viajes internacionales. Capítulo 3º.—(Elementos del Salvamento): a los buques de pasaje (de propulsión mecánica) cuando realicen viajes internacionales.—Capítulo 4º.—(Radiotelegrafía): a todos los buques que efectúen viajes internacionales, con excepción de los buques de carga de menos de mil seiscientos (1600) toneladas de arqueo bruto. Capítulo 5º.—(Seguridad de la Navegación): a todos los buques, cualquiera que sea el género de los viajes que haga. Capítulo 6º.—(Certificados): a todos los buques a los que se apliquen los capítulos 2º, 3º y 4º.

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

3º. En el presente Convenio, salvo indicaciones expresas 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.

Cualquiera colonia, territorio de Ultramar, protectorado o territorio que está 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 "Buques" designa a las embarcaciones en el anexo y 4º, el presente Convenio, salvo indicación explícita en contrario, no se aplica a los buques de guerra.

Artículo 3º.—*Casa de Puerto Napier.* El buque que en el momento de su partida para un viaje cualquiera no estuviera sujeta a las prescripciones del presente Convenio, no queda sujeta a ellas en virtud de cualquier motivo, del cual dependa, si es y aquella debida a cualquier causa, o cualquiera otra causa de fuerza mayor. Las partes que se adhieren a este Convenio, por motivo de fuerza mayor, o a consecuencia de la imposibilidad de cumplir con las disposiciones del presente Convenio, se comprometen a tener en cuenta para establecer la aplicación de las prescripciones contenidas en el presente Convenio.

CAPITULO II

Construcción

Artículo 4º. Buques a los que se aplica este capítulo: 1º Este capítulo, sólo cuando existan disposiciones contrarias, se aplicará a los buques nuevos de pasaje, afectos a viajes internacionales; 2º Se entiende por buque nuevo de pasaje a todo buque cuya quilla se haya puesto el 1º de Julio de 1931, o posteriormente, o que se haya transformado para dedicarlo al servicio de pasaje en esa fecha o posteriormente. Los demás buques de pasaje se considerarán como buques de pasaje ya existentes; 3º 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; 4º 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; 5º Tratándose de buques de pasaje ya existentes, que efectúen viajes internacionales y no satisfagan ya a las prescripciones del presente capítulo, relativo 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; 6º En buques de pasaje que efectúen viajes internacionales utilizados para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalaciones 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 otros Gobiernos Contratantes, si los hay que pudieran estar directamente interesados en el transporte de esos pasajeros; 7º El presente capítulo no se aplica a los buques desprovistos de propulsión mecánica, ni a los buques de madera de construcción primitiva como faluchos, juncos, etc.

Artículo 5º Subdivisión estanca de los buques.—1º 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: 2º 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; 3º Las reglas I a V indican el procedimiento que se debe seguir para determinar el grado de subdivisión aplicable a un buque; 4º Para que cada grado de subdivisión prescrito sea respetado se asignará a buques y se marcará en el 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, asignarse 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 mínima 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 séptima (7º).

Artículo 6º 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 hélices habrá túneles estancos para los ejes, o compartimentos equivalentes, todo ello de acuerdo con las prescripciones de la regla VI.

Artículo 7º Construcción, Pruebas, etc.—La regla VIII a XIII, inclusive y las XV a XXI, ambas inclusive, 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 compartimentos estancos;
- e) a los elementos de achique;
- f) a la potencia disponible para la marcha atrás y al aparato auxiliar de gobierno.

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

Artículo 9º 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 armamento, están indicados en la regla XXII. Cada Gobierno contratante se obliga: 1º A dictar reglamentos detallados en conformidad con los principios generales o a modificar la reglamentación existente para ponerla de acuerdo con los principios; 2º A asegurar la aplicación de esos reglamentos. En general, los precitados 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 equipamientos, etc.

Artículo 11. Definiciones en este capítulo:

- a) la expresión "buque nuevo" designa un buque cuya quilla se ha puesto el 1º de Julio de 1931 o después de esta fecha. Los demás buques se califican 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 próxima;
- c) la expresión "aparato bitácora" designa a los ban-

cos 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. 1º El presente capítulo, salvo disposiciones en contra, se aplica a los buques nuevos de pasaje, de propulsión mecánica, que efectúen viajes internacionales; 2º En los artículos 13, 14, 15 y 25 se fijan prescripciones especiales para los buques de pasaje que efectúen viajes internacionales cortos; 3º 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; 4º 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 deberán 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 1º de Julio de 1931; 5º Para los buques de pasaje de propulsión mecánica que realicen viajes internacionales y que se utilicen para transportes especiales de gran número de pasajeros sin instalación de literas, como, por ejemplo, el transporte de peregrinos, cualquier Administración podrá, si juzga prácticamente imposible aplicar las prescripciones del presente capítulo, dispensar de ellas a los buques de que se trate, 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 encuentra 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.

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

- a) se los podrá echar al agua segura y rápidamente, aún en condiciones desfavorables de balance y cabeceo;
- b) será posible embarcar a los pasajeros en los botes rápidamente y en orden;

c) la instalación de cada bote y de cada aparato flotante no impedirá la maniobra de los demás botes y aparatos; 2º para ser adecuado el armamento del bote para lo que atañe a botes salvavidas y aparatos flotantes, llenará las siguientes condiciones:

- a) salvo las prescripciones del párrafo b) del presente apartado, habrá en los botes un silla para cada persona que se halle a bordo, y además, aparatos flotantes para el 20% de las personas que se encuentran en el bote que:

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 halla a bordo, según se haya dicho en la regla XXXVIII. Por último, y además, habrá aparatos flotantes para el 10% 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 puedan 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 del 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 los pasajeros en los botes desde la cubierta de embarque. Además, habrá una escala adecuada en cada par de pescantes.

Artículo 18.—*Capacidad de los botes y balsas de salvamento.*—El número de personas que podrá llevar un bote de uno de los modelos reglamentarios o una balsa 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 inclusive.

Artículo 19.—*Armamento de los botes y balsas de salvamento.*—La regla XXXVI fija el armamento de los botes y balsas de salvamento.

Artículo 20. *Chalecos y boyas salvavidas.* 1º 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.

2º Todos los buques tendrán asimismo boyas salvavidas de un modelo aprobado según se ha dicho antes, cuyo número queda fijado por la regla XI.

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

4º El presente capítulo no exonerará a ningún administrante de la obligación de proporcionar a sus buques el número suficiente de chalecos salvavidas reglamentarios.

Artículo 21.—*Disposición de los chalecos salvavidas.*—Se tomarán disposiciones apropiadas para

la entrada y la salida de los distintos compartimentos, cubiertas, etc.

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

3° La salida de cada compartimento 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 certificados 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 porta-amarros.* Todo buque al que se refiera este capítulo irá provisto de un aparato porta-amarros del modelo aprobado por la Administración.

Artículo 24. *Mercancías peligrosas.—Medidas contra incendios.* 1° Queda prohibido embarcar como lastre o como carga materias susceptibles de poner en peligro la vida de los pasajeros o la seguridad del buque, aisladamente o en conjunto, por su naturaleza, su cantidad o su acondicionamiento.

Esta prohibición no se aplica ni al material destinado a las señales de auxilio 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 está autorizado por la Administración. La administración 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, serán objeto de instrucciones oficiales y periódicas por parte de cada administración.

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

Artículo 25. *Zafarrancho de alarma y ejercicios.*—Se asignará a un 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 miembros de la tripulación, 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 expone bien a la vista en varios sitios del buque y particularmente en los locales destinados a la dotación. Las reglas XLIV y XLV prescriben las condiciones en que se procederá a las asambleas y ejercicios de la tripulación.

CAPITULO IV

Radiotelegrafía

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 1600 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 21, según se indica a continuación:

a) todos los buques de pasaje, cualquiera que sean sus dimensiones;

b) todos los buques de carga de 1600 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 quince 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: 1) Buques de pasaje: a) ciertos buques de pasaje individualmente o por categorías, cuando en el transcurso de su viaje: 1) No se alejan 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 navegan exclusivamente más acá de las zonas cuyos límites están determinados en el anexo del presente artículo. II.—Buques de carga: ciertos buques de carga individualmente o por categorías que durante su viaje no se alejen más de 150 millas de la costa más próxima.

2° La Administración de cualquier país, por otra parte, podrá exceptuar a los buques que le pertenezcan y estén comprendidos en la categoría siguiente:

1° Los lanchones remolcadores y los buques de vela existentes: Por buque de vela existente se entenderá el buque de vela cuya quilla se haya puesto el 1° de Julio de 1931 o antes.

2° Los barcos de construcción primitiva, como fatucos, juncos, etc., si es prácticamente imposible proveerlos de una instalación radiotelegráfica.

3° Los buques que no realicen normalmente viajes internacionales, pero que, en circunstancias excepcionales, estén obligados a emprender un solo viaje de esta naturaleza.

Anexo al artículo 28. 1° El Báltico y sus cercanías al Este de una línea trazada desde Lening (Narva) 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 de Sakelín japonés.

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

El mar Amarillo al Norte de los 37° de latitud.....

5° El estrecho de Formosa, limitado al Norte por una línea trazada desde la punta Siauki (Fuki Kaku) hasta Futchu, y al Sur, por una línea trazada desde la punta Sur de Formosa (South Cape) hasta Hong-Kong.

6° La zona comprendida entre los siguientes límites: El paralelo de los 16° de latitud Norte a partir de los 94° de longitud Este hasta la costa Asiática; la costa de Asia hasta Saigon (Cabo Tiván); las líneas rectas trazadas entre el Cabo Tiván; los 120° de latitud Norte; los 110° de longitud Este; la punta meridional de la isla Plalaván; la isla Palmas (Miangas); el Ecuador entre los 140° y los 148° de longitud Este; los 10° de latitud Sur, al cabo York, la costa septentrional de Australia al cabo de York hasta Puerto Darwin (cabo Charles); las líneas rectas trazadas entre el cabo Charles al arrecife de Ashmore (East Island); los 10° de latitud Sur, los 109° de longitud Este, la isla de Navidad, los 2° de latitud Norte y los 94° de longitud Este, los 10° de latitud Norte y los 94° 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 meridiano de los 130° de longitud Oeste, el paralelo de los 34° 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 Hong-Kong hasta el punto situado en los 17° de latitud Norte y los 110° de longitud Este, desde allí al Sur hasta encontrar los 10° de latitud Norte, y desde allí al Oeste, hasta Saigon.

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 Océano del Norte y 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 artículo de llamada automática, a asegurar en el mar un servicio de recepción mediante un radiotelegrafista acreditado o un radioscucha 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 no comprenda entre 3,000 y 5,500 toneladas, inclusive, durante un período

no superior a un año desde la fecha en que entra 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 ser provisto de una instalación radiotelegráfica tendrá a bordo un radiotelegrafista calificado y si no lleva auto-alarma, a asegurar un servicio de recepción mediante un radiotelegrafista acreditado o un radioscucha patentado bajo las siguientes condiciones:

a) a bordo de los buques de carga de arqueado bruto inferior a 3,000 toneladas, la Administración de que se trata fijará el servicio de recepción;

b) a bordo de los buques de carga de arqueado bruto de 3,000 a 5,500 toneladas inclusive, el servicio de recepción será de ocho horas diarias por lo menos;

c) para los buques de carga de un arqueado bruto de más de 5,500 toneladas, el servicio de recepción será permanente. La Administración de cualquier país podrá exceptuar los buques que le pertenezcan, comprendidos en el parágrafo c), de la obligación del servicio permanente de recepción, durante un período que no exceda de un año, contando desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, con la condición de prestar servicio en el aparato receptor 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 arqueado 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 el aparato receptor durante diez y seis horas diarias, cuando menos, en ese período de excepción.

3° A bordo de todos los buques provistos de auto-alarma, este aparato en el mar se encontrará siempre en servicio cuando el radiotelegrafista o el radioscucha no actúe.

La recepción o escucha, cuyas horas determina 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 de diez y seis 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 tiene las condiciones prescritas por el artículo 19, apartado 21, del Reglamento general anexo al Convenio radiotelegráfico internacional vigente.

5° Por radiotelegrafista acreditado se entenderá toda persona que posea un certificado que cumpla las disposiciones del Reglamento general anexo al Convenio radiotelegráfico internacional vigente.

6° Por radioscucha patentado se entiende a toda persona que tenga una patente de radio-escucha, por la Administración.

Artículo 30.—*Radioscuchas.* 1° Ningún Gobierno contrahante expone patentes de radioscuchas, sin haber comprobado previamente que el candidato es capaz:

a) de recibir y de comprender los señales de alarma, de socorro, de seguridad y de urgencia, cuando se transmiten un medio de ondas de otra señal;

b) de garantizar la recepción positiva, correcta de grupos de Código, y frases de alarma, cifras y de signos de puntuación, a la velocidad de los grupos por minuto, y a la velocidad de los grupos de palabras, cuando se transmiten en código, y a la velocidad de los grupos de palabras, cuando se transmiten en código.

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

2º Los Gobiernos contratantes se comprometen a tomar medidas para que los radioescuchas patentes 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:

1º La estación de a bordo, de acuerdo con los Reglamentos detallados 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.

2º El puente y la caseta de radiografía estarán unidas por un tubo acústico, por teléfono, o por cualquier otro medio de comunicación igualmente eficaz.

3º La caseta de radiotelegrafía irá provista de un reloj que marque segundos, y que funcione convenientemente.

4º En la caseta de radiotelegrafía se instalará un alumbrado eficaz de socorro.

5º 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 socorro (reserva), esta últimamente no será obligatoria.

6º Las instalaciones principales y de socorro (reserva) podrán transmitir y recibir con la frecuencia (longitudes de ondas) y los tipos de ondas prescritos para el tráfico del 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.

7º El transmisor principal y el de socorro (reserva) tendrán una frecuencia armónica de 100, cuando menos.

8º El transmisor principal tendrá un alcance normal de cien 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, suponiendo al receptor provisto de un detector de cristal sin amplificador.

9º 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 prescrita.

10. Todos los elementos de la instalación de socorro (reserva) se colocarán en la parte superior del buque para que estén en las mejores condiciones de seguridad y tan elevados como sea posible, por encima de la línea de máxima carga. La instalación de socorro (reserva) dispondrá de un manantial de energía independiente del utilizado para la propulsión del buque y para la 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, ochenta millas marinas para los buques obligados a mantener un servicio de recepción permanente, y de 60 millas marinas, por lo menos, para todos los demás buques.

11. La instalación receptora permitirá recibir con las longitudes de ondas 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 aparato 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 el mar el manantial de energía para la estación de socorro se mantendrá en perfecto estado de eficiencia, y el receptor automático de alarma se comprobará una vez cada 24 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 acontecimientos 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 socorro tendrán que reproducirse íntegramente.

El aparato radiogoniométrico, obligatorio por el artículo 47, será de funcionamiento eficaz susceptible de recibir señales claramente perceptibles y de hacer enmarcaciones, de las que sea posible deducir el valor verdadero. Podrá recibir señales a las frecuencias prescritas, para casos de socorro, para los radiogoniómetros y para los radiofaros, por el Convenio radiotelegráfico internacional vigente. Entre el aparato y el puente habrá un medio de comunicación eficaz.

Artículo 32.—*Competencia.*—Las cuestiones reglamentadas por el Convenio radiotelegráfico internacional de Washington de 1927, y por los reglamentos anexos, quedan hasta ahora y continúan sometidos a las disposiciones: 1) de este Convenio y de los Reglamentos anexos y de otros Convenios y Reglamentos que pudieran sustituirlos en el futuro.

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

CAPITULO V

Seguridad de la Navegación

Artículo 33.—*Aplicación.*—Las prescripciones del presente capítulo referente a los buques, se aplican a todos los buques para todos los viajes, si no se especifica expresamente otra cosa.

Artículo 34.—*Actos de Peligro.*—El capitán de cualquier buque que se encuentre en presencia de hielo o de un desarrollo 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 encuentran en su cercanía 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 sean necesarias para comprobar que el informe de un peligro definidor

en el párrafo anterior se ponga rápidamente en conocimiento de los interesados y se transmitan a las demás Administraciones a quienes importe. La transmisión de mensajes referentes a los peligros de que se trata, es gratuita para los buques interesados.

Artículo 35.—Servicios meteorológicos.—Los Gobiernos contratantes se comprometen a promover la centralización de informes de orden meteorológico por los buques en la mar, a hacerlos examinar, propagar, y comunicar entre ellos 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 radiotelegráficos como por el uso de señales adecuadas en puntos de la costa;

b) transmitir diariamente, por la telegrafía sin hilos, del estado del tiempo que pueda interesar a la navegación, dando indicaciones acerca de las condiciones actuales del tiempo y de las predicciones;

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

d) Excitar a todos los capitanes de buques a prevenir a los buques que se hallen en sus cercanías, cuando encuentren una intensidad de viento de diez 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 anexo al Convenio radiotelegráfico internacional de Washington, de 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, reglamentos adicionales, convenio radiotelegráfico internacional de Washington de 1927. Las previsiones, avisos, memorias, sinópticos y otros informes meteorológicos para uso de los buques, se transmitirán y propagarán por el servicio nacional que esté en la situación más favorable para servir las distintas zonas y regiones según los acuerdos mutuos que hayan 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 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 y derelictos.—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 derelictos 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 los buques como máximo, para estos tres servicios. Durante toda la estación de los hielos estos buques estarán a efecto de la vigilancia de los límites Sur-Este-Sur y Sudeste 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 transatlánticos y a otros que pasen, para estudiar y observar el régimen de los hielos, para destruir y eliminar los derelictos 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 continuará según las necesidades y siempre habrá un buque disponible para buscar, destruir o eliminar derelictos.

Artículo 37.—Patrullas de hielo.—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 eliminación de derelictos. 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 mantenimiento y ejecución de esos servicios en las siguientes proporciones:

<i>Países</i>	<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 Socialistas Soviéticas	1

Cada Gobierno contratante está facultado para cesar de contribuir a los gastos de mantenimiento y ejecución de estos servicios después del 1° de Septiembre de 1932. Sin embargo, el Gobierno contratante que use esa facultad quedará sujeto a los gastos precedentes hasta el 1° 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 incumplimiento del 1° de Septiembre, de manera que, para quedar libre de esas obligaciones el 1° de Septiembre de 1932, deberá dar a conocer sus intenciones lo más tarde el 1° de Marzo de 1932 y lo mismo cada año siguiente. Si en cualquier tiempo el Gobierno de los Estados Unidos no tuviera ya deseo de efectuar los servicios, 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 precedentes, tendrán derecho de introducir en el presente artículo y en el artículo 36, de común acuerdo y en todo tiempo, las modificaciones que estimen convenientes.

Artículo 38.—Clausura de las operaciones de los hielos.—Cuando se avise al capitán de un buque de la existencia de hielos en la zona de la deriva, el capitán de cualquier buque que esté obligado a navegar la zona, durante la noche, o a no navegar la zona, para separarse bien de la zona peligrosa.

Artículo 39.—*Derrota en el Atlántico del Norte.*—La práctica de seguir derrota definida 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 derrota deberán ser objetos de investigaciones y estudios más profundos que permitan aportar a la práctica actual las modificaciones cuya necesidad acuse la experiencia. La elección de las derrota 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 derrota que puedan estar en poder de los Gobiernos. Los Gobiernos contratantes se obligan a imponer a las compañías la obligación de publicar las derrota regulares que se proponen seguir los buques así como todas las modificaciones que en ellas puedan introducirse. Ejercerán igualmente sus influencias para incitar a los Armadores de todos los buques que crucen el Atlántico a seguir las derrota definidas, siempre que las circunstancias lo permitan y para incitar igualmente a los Armadores de todos los buques 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 supongan 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 precitados, o que yendo de los Estados Unidos o viniendo de ellos atraviesen regiones donde existan, o se supongan existen hielos que ofrezcan peligros.

Artículo 40.—*Reglamentos de abordaje.*—Los Gobiernos contratantes acuerdan que las modificaciones del Reglamento internacional para evitar los abordajes en el mar, que figuran en el anexo 2, son 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 el mar, que verifique si las admite, que informe los resultados a los Gobiernos representados en la Conferencia, y por último que procure poner en vigor el Reglamento modificado el 1° de Julio de 1931.

Artículo 41.—*Órdenes del Timón.*—Los Gobiernos contratantes acuerdan que el 30 de Junio de 1931, a partir de la media noche, las órdenes del timón, es decir, las órdenes que se den al timonero, se darán en todos los buques en forma de órdenes directas, es decir, que marchando el buque avanti, la palabra "estribor" o "Derecha" o cualquier otro 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 está en peligro.

Artículo 43.—*Señales de alarma de guerra y de peligro.*—Sólomente emplearán las señales de alarma y de guerra los buques que se encuentren a la guerra o inminente peligro, necesitados por el caso. En cualquier

otro caso en que se necesite asistencia, o en que un buque desee anunciar que lo 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 de 1927. Si un buque ha dado la señal de alarma o de socorro o si entiendo 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.—*Mensaje 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 sino 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 encuentran 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 1919, particularmente por lo que atañe a la obligación de prestar auxilio impuesto 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.—*Radioagujas.*—Todo buque de arqueo de 5,000 toneladas de arqueo bruto y más, tendrá que proveer de un radiogalómetro (radioagujas) de un modelo aprobado según las disposiciones del artículo 31 del presente Convenio.

Artículo 48.—*Equipación.*—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 pun-

to de vista de la seguridad en el 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 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 anexos a los que estén sometidas y al otorgamiento de secciones 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 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 el 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 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 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 reproducirán 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 primero de Enero de 1932.

Artículo 52.—*Duración de la validez de los certificados.* Los certificados no se expedirán para una duración superior a 12 meses. Si en la fecha de expiración de sus certificados 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 acatar

su viaje, con destino a su propio país, y solamente cuando esa medida parezca oportuna y razonable. Ningún certificado se prorrogará por un periodo de más de 5 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 Gobiernos respectivos dentro de los límites que permitan verificar que existe a bordo un certificado vigente, y si es preciso, que el buque pueda navegar según las indicaciones esenciales del certificado, es decir, que se encuentra en situación de hacerse a la mar sin peligro para el pasaje y la dotación. Si tal verificación diera lugar a una intervención cualquiera, el funcionario verificador informará inmediatamente al Consúl del país en que el buque esté inscrito, de todas las circunstancias que han hecho considerar 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 adecuado.

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 anexo al certificado y le sustituye, pero solamente en lo que respecta a los aparatos del salvamento. No será válido más que para el viaje especial a consecuencia del cual se ha expedido.

CAPITULO VII

Disposiciones generales

Artículo 57.—*Equivalencia.*—Cuando se haya dispuesto en el presente Convenio que se debe acondicionar o tener a bordo una instalación, un artefacto o un aparato especial cualquiera, o cierto tipo de instalación de artefacto o de aparato, o también cuando se prevenga la adopción de una disposición especial, cualquiera Administración podrá aceptar, como substitutivo otra instalación, artefacto, aparato o cierto tipo de instalación de artefacto o de aparato o cualquiera otra disposición siempre que la Administración de que se trata haya comprobado mediante ensayos adecuados, que la instalación, el artefacto, el aparato o el tipo de instalación, de artefacto o de aparato o la disposición substitutiva, sea una eficiencia igual por lo menos a la especificada en el presente Convenio.

Artículo 58.—*Leges, Reglamentos e Informes.*—Los Gobiernos contratantes se comprometen a mantenerse recíprocamente:

El texto de los Leyes, Decretos y Reglamentos que

se hayan promulgado acerca de las diferentes materias de que trata el presente Convenio.

2º Todos los informes oficiales o extractos oficiales de informes de que puedan disponer en la extensión en que esos documentos causen 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 al 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 alguno 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.*—1º 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.

2º Los demás Tratados, Convenios o Acuerdos relativos a la seguridad de la vida humana en el mar o a las cuestiones a ellos referentes, que en la actualidad están 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 atane a puntos que no son objetos 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.

3º Todos los puntos que no sean objetos de prescripciones expresamente indicadas en el presente Convenio, quedan sometidos a la Legislación de los Gobiernos contratantes.

Artículo 61.—*Modificaciones.*—*Conferencias futuras.*—1º 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.

2º En fechas y lugares a 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, a la que tomará parte de los Gobiernos contratantes, dentro de cinco años después de cinco años de vigencia del presente Convenio.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones finales

Artículo 62.—*Aplicación de las Colonias, etc.*—1º—En el acto de la firma de la ratificación o de la adhesión, o más tarde 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 aplicados en esa declaración, dos meses después de la fecha en que se recibiera, pero a falta de declaración, el presente Convenio no se aplicará en ninguno de esos territorios.

2º 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, Protectorados o territorios bajo su soberanía o mandato en alguno de ellos a los que el presente Convenio hubiera debido aplicarse durante un período de 5 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 Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte.

3º 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 Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos signatarios o adheridos, a 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 del 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, para que que se agregará una zona a las especificadas en el anexo del artículo 28, deberá, antes de notificar su adhesión, manifestar eso mismo al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda del Norte para que, a su vez, le comunique a todos los Gobiernos contratantes. Si uno de los Gobiernos contratantes acuerda conformidad con la el mandato, dicha zona se agregará a las mencionadas en el anexo antes cuando el Gobierno de que se trata notifique su adhesión.

Artículo 65.—*Fecha de vigencia.*—El presente Convenio entrará en vigor el 1 de Julio de 1937, 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 ratificado cinco adhesiones el presente Convenio entrará en vigor tres meses después del depósito de la quinta ratificación. Las adhesiones ratificadas después de la fecha en que empieza la vigencia del presente Convenio, surtirán efecto tres meses después de la fecha de sus depósitos.

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, contando a partir de la fecha en que el Convenio haya empezado a regir para el Gobierno de que se trata. La denuncia se hará mediante notificación escrita, dirigida al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, que dará cuenta a los demás Gobiernos contratantes de todas las denuncias recibidas y de la fecha 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 fé de lo cual, los Plenipotenciarios han puesto su firma a continuación.

Hecho en Londres, hoy, trigésimo primer día del mes de Mayo de mil novecientos veintinueve (1929) en un sólo 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).

(fdo.) GALILEO SOLIS,

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá en Francia e Inglaterra.

Dada en la ciudad de Panamá, a los veintidós días del mes de Enero del año de mil novecientos treinta y siete.

El Presidente,

M. EVERARDO DUQUE.

El Secretario,

Daniel P. Barrera.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Panamá, 23 de Enero de 1937.
Publíquese y ejecútase.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEVRE.

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 suprimersión* 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 suprimersión, 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 suprimersión, 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 paños 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 suprimersión, 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 suprimersión.

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

REGLA III

Permeabilidad

1. Las disposiciones de la regla II se aplican a las permeabilidades de los volúmenes limitados por encima de la línea de suprimersión.

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 suprimersión.

- 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

$$80 + 12.5 \frac{a-c}{v}$$

en la cual

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

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

v = volumen total del espacio de máquinas, por debajo de la línea de suprimersión;

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 combustible 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 suprimersión, a proa (o a popa) del espacio de máquinas;

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

4. Si un compartimiento en un entrepuente, entre dos mamparos estancos transversales, comprende un espacio destinado al pasaje o a la tripulación, se considerará como espacio destinado al pasaje el conjunto de este compartimiento deduciendo, 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 un coeficiente B, aplicable a los buques esencialmente dedicados al transporte de pasajeros.

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

	L en metros:	
$A = \frac{58.2}{L-60} + 0.18$	(L=131)	
	y más.)	
	L en metros:	
$A = \frac{190}{L-198} + 0.18$	(L=430)	 (I)
	y más.)	
	L en pies:	
$B = \frac{36.3}{L-42} + 0.18$	(=70)	
	y más.)	
	L en pies:	
$B = \frac{100}{L-138} + 0.18$	(L=260)	 (II)
	y más.)	

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:

Cs = 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 suprimersión, según la definición de la regla I, 9.

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

PI = producto K. N.

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 y si L y V están medidos en pies y en pies cúbicos, respectivamente).

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

Si P1 es mayor que P, se tendrá

$$Cs = 72 \frac{M + P1}{V + P1 - P} - III$$

y en los demás casos

$$Cs = 72 \frac{M + 2P}{V} - IV$$

Tratándose de buques sin cubierta continua de mamparos estancos, se calcularán los volúmenes hasta la línea de supmersión 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), y la de los que tienen un criterio comprendido entre 23 y 123, por un coeficiente F, obtenido por interposición lineal, con la ayuda de la fórmula

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

Si el coeficiente F es menor que 0,40 y se ha comprobado, a satisfacción de la Administración, que es prácticamente imposible adoptar ese coeficiente para un compartimiento del espacio de máquinas del buque 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

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

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 interposición lineal entre la unidad y el factor B, con ayuda de la fórmula

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

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

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

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 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 pertenecen 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 pasan 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 los 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 inundará el volumen total del compartimiento principal, estará permitido un aumento proporcional 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 estado de la avería.

8. Cuando se proponga construir cubiertas estancas 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.—Túneles 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 1, 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 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 5º del Convenio, se mencionarán en el certificado de seguridad, designando por la notación C1 la que se prefiere 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 franco-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 corres-

ponda 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 rascales 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 reducirán 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 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 tan-

que 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 maniobre 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 encuentre 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, II. 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 maniobrase 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;

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

(2) Si el criterio pasa de 30, sin exceder a 60, todas las puertas estancas de corredera podrán ser puertas que se cierren por la gravedad, provistas de un escape y de un sistema de movimiento a mano, que se maniohren 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.

(3) Si el criterio pasa de 60, todas las puertas estancas de corredera podrán maniobrase 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 (7 pies) por encima de la línea de máxima carga de subdivisión.

10. El empleo de paneles desmontables de pánico 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 obtener la estanqueidad perfecta de la junta.

11. Todas las puertas estancas deberán estar cerradas durante la navegación o no abrirse más que cuando el

GACETA OFICIAL

Se publica todos los días hábiles, a excepción del sábado.

DIRECTOR ARISTIDES A. LINARES

OFICINA

Calle 11, Centro N.º 2.—Tel. 1034 J.
Apartado de Correo, N.º 137

ADMINISTRACION:

Jefe de la Sección de Ingresos de
la Sección de Hacienda y Tesoro

SUSCRIPCION MENSUAL:

En la República de Panamá: B. 1.00.—En el extranjero: B. 1.25

SUSCRIPCION ANUAL:

En la República de Panamá: B. 9.00.—En el extranjero: B. 12.00
Valor del número atrasado: B. 0.10

servicio del buque lo exige. En ese 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, deberán 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 pasillos 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 abrirlas 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 fogoneros;
- 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 costado 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 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.

Quando 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 portalones, 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 suciedades, etc., 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 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, portones, 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 superinmersión. 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 estancas, 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 estancas, las cubiertas, pasadizos o pozos, túneles y cañerías de aire se someterán a una prueba de estanqueidad con manguera después de construídos. 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 manejarán a diario, cuando se utilicen en la mar.

Las puertas estancas, incluyendo los imbornales y los indicadores que a ellas se refieren, así como las válvulas cuyo cierre sea necesario para asegurar la estanqueidad de un compartimento, 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 (24 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 a 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 externo 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 sustancia

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 (1500° F) en las cercanías del mamparo.

Los nichos, bayonetas y todos los dispositivos que cierran 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 cierran 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 descargamar y (o) imbornales para evacuar rápidamente el agua de las cubiertas 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 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 advertido o escorado. A este propósito, y, en general, son necesarias aspiraciones laterales, salvo en compartimientos estrechos en los extremos del buque.

Cuando el fondo del panteque 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 reemplaza, habrá dos bombas de energía. Sin embargo, en los buques de menos de 31.50 metros (100

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 tanto, una bomba de socorro de un tipo sumergible acreditado, y para activarla, 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 rasees, se dispondrá de modo que pueda aspirar en una bodega cualquiera, o en 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 llenado 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 seccionados 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 la bodega 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 inunde otro compartimiento, caso de averiarse el tubo de aspiración de que se trata por el abordaje o varada. Para ello, si en un punto de su recorrido, el tubo está situado cerca del forro exterior o en una 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 maniobrase 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 socorros, 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.

(Continúa)

**No se ejecutará ningún trabajo en la
IMPRENTA NACIONAL**

sin la previa autorización de la Contraloría General de la República

**Ernesto Méndez,
Contralor General.**

PODER EJECUTIVO NACIONAL

LABOR EN RELACIONES EXTERIORES Y COMUNICACIONES

Nómbrese Portero en la Secretaría de Relaciones

DECRETO NUMERO 41 DE 1937

(DE 1° DE ABRIL)

por el cual se hace un nombramiento en la Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones.

El Presidente de la República.

en uso de sus facultades legales.

DECRETA:

Artículo único. Nómbrese Portero de la Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones al señor Leopoldo Rodríguez, en reemplazo del señor Luis Peñaloza, quien ha pasado a ocupar otro cargo.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Panamá, a primer día del mes de abril de mil novecientos treinta y siete.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEVRE.

Conceden unas vacaciones

RESOLUCION NUMERO 24

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Relaciones Exteriores y Comunicaciones.—Sección de Comunicaciones.—Resolución número 24.—Panamá, Abril 5 de 1937.

Vistas las solicitudes de las señoritas Irlanda McGuigan y Nivia Rivera, Ayudantes 1° y 2° de la Agencia Postal de Panamá, respectivamente, elevadas a esta Secretaría por conducto del señor Director General de Correos y Telégrafos, en las cuales piden que se les conceda un mes de vacaciones, para separarse de sus cargos, de conformidad con el artículo 756 del Código Administrativo.

SE RESUELVE:

Concedese a las señoritas Irlanda McGuigan y Nivia Rivera un mes de vacaciones, a partir del 6 del presente mes, para que puedan separarse de su cargo, conforme a la disposición legal arriba mencionada.

Comuníquese y publíquese.

J. D. AROSEMENA.

El Secretario de Relaciones Exteriores y Comunicaciones,

J. E. LEFEVRE.

TELEGRAMAS REZAGADOS

De Aguadulce, para Quintina Ortega.

De Chitré, para Fabio Cáceres.

De Colón, para Emilia Jiménez.

RELACION

de las Facturas Consulares visadas en la
Oficina del Avaluador Oficial de Panamá.CUADRO NUMERO 75
(Día 18 de Marzo)

Luis Angelini, vino tinto cabernet-La Rosa, 6 bultos, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	414.36
George See, machetes para trabajos agrícolas, 20 bultos, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	134.00
Wong Mee Long, jabón para lavar y del tocador; pasta dental, 43 bultos, por vapor Day-tonian, de Liverpool, por	211.73
Kwong Mee Long, aceite para cocinar, 200 bultos, por vapor Day-tonian, de Liverpool, por	451.49
Swift y Co., salmón en latas, 50 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	430.00
F. E. Escoffery, chocolate en líquido, 16 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	88.52
Panama Furniture Co., camas de hierro y bastidores, 33 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	167.20
Harry C. Nicholls, carro Dodge usado mot. DL-19826, 1 bulto, por vapor Breda, de Amsterdam, por	200.00
J. Mahn, trapeadores para limpiar pisos, 4 bultos, por vapor Santa Clara, de Nueva York, por	94.65
Cardoze y Lindo, básculas de plataforma, poleas y bases, 15 bultos, por vapor Trave, de Hamburgo, por	54.65
F. Harnam Singh Co., batas chaquetas de seda, confecciones planas de algodón, y de lino, artículos de seda, 2 bultos, por vapor Inn, de Hamburgo, por	572.43
José D. Humler, macarrones, 70 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	80.92
Yau Ka Hing Cia., jabón de tocador en pastillas, pasta dentífrica, polvos dentífricos, polvos de talco, 37 bultos por vapor Sixaola, de Nueva Orleans, por	279.42
Luis Angelini, whisky Special Vat, 43 bultos, por vapor Colombia, de El Havre, por	321.00
Luis Angelini, whisky Special Vat, 22 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	177.92

CUADRO NUMERO 76
(Día 19 de Marzo)

F. E. Escoffery, chocolate en líquido, 10 bultos, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	88.50
Panama Coca Cola Bottling Co., jamones frescos congelados, 5 bultos, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	207.80
Trute Bros., frascos vacíos de vidrio ordinario y tapas para los mismos, 76 bultos, por vapor Calamares, de Nueva York, por	325.60
Luis Sánchez e hijos, machetes, 20 bultos, por vapor Inn, de Hamburgo, por	152.29
M. T. Yoshida y Cia., jabón de tocador, ordinario, 7 bultos, por vapor Buenaventura, de Nueva York, por	34.87
Virgilio Capriles, extractos finos, lociones, agua colonia, etc., 9 bultos, por vapor Bec-	

chus, de Barcelona, por	1809.86
Cia. Kito Chen, jabón para lavar, polv. talco, jabón en pastillas, 24 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	124.27
El Corte Inglés, S. A., franela de lana, 3 bultos, por vapor Auenia, de Liverpool, por	1826.60
El Corte Inglés, S. A., drill de algodón, 5 bultos, por vapor Auenia, de Liverpool, por	1456.93
El Corte Inglés, S. A., drill de lino, 6 bultos, por vapor American Traveler, de Belfast, por	1957.67
Central American Plumbing Supply Co., conexiones de hierro maleable y fundible, 24 bultos, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por	856.26
C. D. Levy, pintura de aluminio, 31 bultos, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	278.07
Arthur Motta, atomizadores de cristal tallado, etc., 1 bulto, por vapor Inn, de Hamburgo, por	33.60
Dalip Singh Bros., baúles de alcanfor tallados, ropa interior de seda, etc., 4 bultos, por vapor Tai Yin, de Shanghai, por	690.33
Warner Bros., material de anuncio, película cinematográfica, 6 bultos, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	883.17
Endara Riba Hnos., sacos de yute usados, etc., 54 bultos, por vapor Santa Rosa, de Los Angeles, por	162.00
The Wilcox Mercantile Agencies, insultite, 111 bultos, por vapor Inn, de Hamburgo, por	733.82
United Motors Inc., autos Ford, 2 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	1505.79
Anglo-Pacific Trading Co., whisky, material para anuncios, etc., 56 bultos, por vapor Damsterdijk, de Londres, por	338.70
Smoot-Beeson, auto Chevrolet, 1 bulto, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	560.35
Atlantic Brewing and Refrigerating Co., azulejos de colores, etc., 721 bultos, por vapor Portland, de Hamburgo, por	847.33
Salomón Acoca, ropa interior de rayón para señoras, 2 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	344.78
J. Mahn, vaselina perfumada, carteles de propaganda, 17 bultos, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por	93.47
Francisco Dalman, artículos de vidrio para servicio doméstico y tocador, 13 bultos, por vapor Inn, de Hamburgo, por	154.27
Central American Trading Co., cajitas y reglas de madera, bolsas de lana, etc., 23 bultos, por vapor Hokkai Maru, de Yokohama, por	615.00
Metro Goldwyn Mayer de Panamá, películas cinematográficas, 1 bulto, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	190.90
Luis Chambonet, atomizadores, jergas de tocador y adornos, etc., 2 bultos, por vapor Inn, de Hamburgo, por	114.25
Universal Export Corporation, preservativos de goma, 1 bulto, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	107.09
Universal Export Corporation, tela de lana, 1 bulto, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	23.74
British American Tobacco Co. Ltd., cigarrillos, etc., 33 bultos, por vapor Petén, de Nueva York, por	610.55

Joaquín Ruiz Alvarez, píldoras y ungüento medicinal, etc, 8 bultos, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	228.00	David M. Sasso, tubos de vidrio, etiquetas impresas, etc, 5 bultos, por vapor Hansas, de Hamburgo, por	67.50
C. A. Porras, flores artificiales de papel y algodón, 1 bulto, por vapor Portland, de Hamburgo, por	239.18	Panamá Furniture Co., camas de hierro, 50 bultos, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	497.00
Sing Kee y Cia., jabón de Reuter y tónico para el cabello, 14 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	305.90	Shung Fat y Cia., harina de trigo, 100 bultos, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	287.00
The Henríquez Co. Inc., harina de trigo, 50 bultos, por vapor Chiriquí, de San Francisco, por	123.00	Eusebio A. González, espejos pulidos y sin pulir, 9 bultos, por vapor Netherland, de Amberes, por	436.31
Fat y Cia., carne de res en salmuera, 3 bultos, por vapor Santa Rosa, de Nueva York, por	69.78	Amador Freguela, victrola, billares y vitascopio, etc, 8 bultos, por vapor Salvador, de Puntarenas, por	490.00
Shung Fat y Cia., leche evaporada, 300 bultos, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	841.15	Trute Bros., tacones de madera, 2 bultos, por vapor Inn, de Bremen, por	112.75
Shung Fat y Cia., hilo de algodón, 4 bultos, por vapor Daytonian, de Liverpool, por	739.92	M. Otero y B. Ordas, cuadros impresos, 2 bultos, por vapor Trave, de Hamburgo, por	645.05
Shung Fat y Cia., cucharas, papas y bacalao, 37 bultos, por vapor Petén, de Nueva York, por	458.33	E. R. Brewer y Cia., jabón de tocador, ordinario, 20 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	95.00
Shung Fat y Cia., galletas de soda, 40 bultos, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por	220.00	Virgilio Capriles, aceite refinado, 60 bultos, por vapor Damsterdijk, de Hull, por	139.55
José Arosemena, bronzos de hierro, faroles con globos, 2 bultos, por vapor Petén, de Nueva York, por	48.96	Virgilio Capriles, aceite refinado, 635 bultos, por vapor Damsterdijk, de Hull, por	1667.104
José Arosemena, tubería de hierro forjado, 50 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	217.00	Aristides Romero, objetos de vidrio para uso doméstico, 61 bultos, por vapor Petén, de Nueva York, por	195.61
C. O. Mason Inc., harina de trigo, 200 bultos, por vapor Santa Bárbara, de Nueva York, por	634.00	Manuel Ah Chu, tricófero de Barry, tónico para el cabello, etc, 10 bultos, por vapor Toluca, de Nueva York, por	141.55
Lewis Service Inc., esferas geográficas y matas, libros impresos, 4 bultos, por vapor Sixaola, de Nueva Orleans, por	76.97	Manuel Ah Chu, harina de trigo, 400 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	1260.00
Panamá Coca Cola Bottling Co., atún en conserva, 3 bultos, por vapor Narman Maru, de Yokohama, por	71.85	Shung Wo Heng y Cia., aceite para cocinar, 250 bultos, por vapor Daytonian, de Liverpool, por	688.74
Ernesto Yee, becerro blanco para calzado, 1 bulto, por vapor Santa Rosa, de Nueva York, por	181.72	Enrique Halphen y Cia., abono para papas, 30 bultos, por vapor Guayaquil, de Nueva York, por	75.50
G. M. Fuhring Co. Inc., galletas, 91 bultos, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por	489.97	Sam Quong y Cia., medias de seda para señoras, 1 bulto, por vapor Ancón, de Nueva York, por	190.70
Cia. Panameña de Fuerza y Luz, mangueras de caucho, vidrios para lámparas de alumbrado público, etc, 8 bultos, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	221.81	Cia. Panameña de Licores, tapas de metal y corcho para botellas, 5 bultos, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	55.00
Hospital Santo Tomás, yodoformo, etc, 3 bultos, por vapor Inn, de Amberes, por	323.75	M. Lombardo Vega, revistas dominicales, 16 bultos, por vapor Petén, de Nueva York, por	84.00
Endara Riba, Hnos. Ltda., lechuga, repollo, nabos, ajos, peras, etc, 52 bultos, por vapor Santa Paula, de Los Angeles, por	1885.15	Sasso y Cia., aceite crudo de palma, etc, 5 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	158.29
Endara Riba Hnos. Ltda., uvas y melones frescos, cebollas, 200 bultos, por vapor Santa Lucía, de Valparaíso, por	328.15	Sasso y Cia., aceite crudo de palma, etc, 25 bultos, por vapor Ancón, de Nueva York, por	721.35
Lee Yok Ming Hnos., jabón de tocador, 50 bultos, por vapor Daytonian, de Liverpool, por	121.48	C. G. de Haseth y Cia., aceite de castor y de almendras, 150 bultos, por vapor Daytonian, de Liverpool, por	325.44
George See, aceite para cocinar, 200 bultos, por vapor Daytonian, de Liverpool, por	451.59	C. G. de Haseth y Cia., ozomulsión, 20 bultos, por vapor Ulúa, de Nueva York, por	410.40
Icaza y Cia., molino de viento, tanque de hierro, 4 bultos, por vapor Tivives, de Nueva Orleans, por	99.80	C. G. de Haseth y Cia., jeringas de com-tificas, etc, 24 bultos, por vapor Santa Rosa, de Nueva York, por	695.88
Francisco Amuy, machetes, 25 bultos, por vapor Alemán Inn, de Hamburgo, por	170.05	C. G. de Haseth y Cia., jeringas de combinación, bolsas para hielo, etc, 1 bulto, por vapor Petén, de Nueva York, por	48.36

MOVIMIENTO EN EL REGISTRO PUBLICO

RELACION

de los documentos presentados al Diario del Registro Público el día veinte de Marzo de mil novecientos treinta y siete

As. 585. Escritura número 292 de ayer, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual la "Panamá Bella Vista Land Co.", vende a Clara Valencia de Abinun de Lima, un lote de terreno en esta ciudad; The National City Bank of New York, hace cancelación parcial hipotecaria; y la compradora declara la construcción de una casa en dicho lote y constituye hipoteca a favor del Banco Hipotecario de Panamá S. A.

As. 586. Escritura número 296 de 20 de Noviembre de 1936, de la Notaría del Circuito de Chiriquí, por la cual adiciona la Escritura a que se refiere el asiento del Diario número 162 del Tomo número 23.

As. 587. Escritura número 183 de ayer, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Julio José Araúz, en su carácter de Dictador de la Leal Orden del Moose, protocoliza una Resolución Ejecutiva.

As. 588. Contrato celebrado en esta ciudad el 4 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a la Compañía Nacional de Autos y Accesorios, un carro marca Ford.

As. 589. Contrato celebrado en esta ciudad el 4 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a Alvaro A. Sison, un carro marca Ford.

As. 590. Contrato celebrado en esta ciudad el 4 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a la Compañía Nacional de Autos y Accesorios, un carro marca Ford.

As. 591. Contrato celebrado en esta ciudad el 4 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a Antonio Linares, un carro Ford.

As. 592. Escritura número 104 de ayer, de la Notaría del Circuito de Colón, por la cual Juan Francisco Garcés Vila, como apoderado de Juan Francisco Garcés y Navalpotro, vende una casa en la ciudad de Colón a David Beraha.

As. 593. Escritura número 28 de 10 de Febrero de 1928, de la Notaría del Circuito de Los Santos, por la cual José Salomé Trejos vende a Elena Cárdenas, la mitad de una finca situada en el distrito de Las Tablas.

As. 594. Escritura número 79 de 2 de Diciembre de 1936, de la Notaría del Circuito de Los Santos, por la cual se adiciona la Escritura a que se refiere el asiento anterior.

As. 595. Escritura número 86 de 15 de Diciembre de 1936, de la Notaría del Circuito de Los Santos, por la cual Juan Bautista Franco y Gumersinda Cárdenas, celebran Capitulaciones Matrimoniales y dividen Bienes Comunes.

As. 596. Escritura número 288 de 18 de Marzo actual, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual se constituye en esta ciudad la sociedad mercantil denominada Empresa Nacional de Transportes.

As. 597. Contrato celebrado en esta ciudad el 7 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a G. W. Pougher, un carro marca Ford.

As. 598. Escritura número 293, de ayer, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual Belisario Perras y Alicia Castro de Perras, adicionan el contrato de préstamo con hipoteca celebrado con Victoria Lyons, por Escritura número 391 de 9 de Abril de 1936, de esa Notaría; y giran con hipoteca a favor de la misma Lyons, una finca de esta ciudad.

As. 599. Contrato celebrado en esta ciudad el 5 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a Pedro E. Añez, un carro marca Ford.

As. 600. Escritura número 182 de ayer, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Alberto Lindo confiere poder especial a Virgilio Rodríguez.

As. 601. Contrato celebrado en la ciudad de Colón el 9 de Marzo actual por el cual la Colón Motors Inc., vende condicionalmente a W. D. Carlos, un carro marca Ford.

As. 602. Escritura número 190 de 17 de Marzo actual, de la Notaría del Circuito de Colón, por la cual Inder Sing y Harder Sing, hacen unas declaraciones relacionadas con la sociedad de la cual forman parte.

El Registrador General de la Propiedad,

HUMBERTO ECHEVERRIS V.

RELACION

de los documentos presentados al Diario del Registro Público el día veintidós de Marzo de mil novecientos treinta y siete.

As. 603. Escritura número 34 de 23 de Febrero último, de la Notaría de David, Circuito de Chiriquí, por la cual el Municipio de David expide título de propiedad Municipal a favor de José Modesto Molina Gutiérrez, sobre un terreno en la ciudad de David.

As. 604. Escritura número 57 de 13 de Marzo actual, de la Notaría de David, Circuito de Chiriquí, por la cual Isabel Pombo Torres vende a Alberto Escude, una finca ubicada en el Distrito de San Lorenzo.

As. 605. Escritura número 59 de 16 de Marzo actual, de la Notaría de David, Circuito de Chiriquí, por la cual Alberto Escude vende a José Modesto Molina Gutiérrez, una finca ubicada en el distrito de San Lorenzo.

As. 606. Escritura número 184, de 19 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Alberto Richa confiere Poder General a Jorge Antonio Richa.

As. 607. Escritura número 186 de 20 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Elena Leticia Morales de Morgan, declara la construcción de una casa en terreno propio situado en el Barrio de Bella Vista de esta ciudad.

As. 608. Escritura número 724 de 21 de Octubre de 1936, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Eduardo de Alba, en su carácter de Gerente y Representante del Banco Nacional, cancela una hipoteca constituida por Sofia Quirós de Quirós.

As. 609. Escritura número 92 de 27 de Noviembre de 1935, de la Notaría de Penonomé, Circuito de Coclé, por la cual Sofia Quirós viuda de Quirós, vende a Evelia Quirós de Guzmán, una finca en el distrito de Penonomé.

As. 610. Escritura número 94 de 17 de Marzo actual, de la Notaría del Circuito de Colón, por la cual José Schubachitz, confiere Poder General a los señores Gustavo Wilbhal y Joseph Hal.

As. 611. Escritura número 1056 de 21 de Noviembre de 1935, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual Tomas Lebano vende una finca y la mitad que tiene en otra mas ubicada en esta ciudad a los señores Guillermo Lebano Escobar y María de Rosario Lebano Escobar; y los compradores asumen una hipoteca a favor de la Caja de Ahorros.

As. 612. Escritura número 107 de hoy, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Alberto Olivera Boyd traslada y firma de venta a Pascual Arango de

Branca, una finca situada en esta ciudad y la compradora asume obligación con la Caja de Ahorros.

As. 613. Escritura número 999 de 11 de Noviembre de 1936, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Preston Mitchell Gill vende a Modesto Cococelly de León, una finca ubicada en el distrito de San Carlos.

As. 614. Oficio número 347 de 6 de Junio de 1933, del Juez Tercero del Circuito, por el cual dicho funcionario ordena levantar el secuestro decretado sobre una finca de la sección de Panamá, de propiedad de Domingo Bonvini.

As. 615. Escritura número 191 de hoy, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual se adiciona la Escritura a que se refiere el asiento del Diario número 5132, del Tomo número 21.

El Registrador General de la Propiedad,

HUMBERTO ECHEVERS V.

RELACION

de los documentos presentados al Diario del Registro Público el día veintitrés de Marzo de mil novecientos treinta y siete.

As. 616. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit compra a Wilfred Lowe y Montague, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 617. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a George Lynch y Lynch, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 618. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Feliciano Obando y Castro, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 619. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a John Patterson y Campbell, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 620. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Félix Peck y Dawkins, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 621. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Charles Pelleck y Turner, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 622. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Gertrude Plumer y Pinnock, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 623. Escritura número 181 de 19 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual se protocolizan los Estatutos de la Sociedad "Marto Arosemena S. A."

As. 624. Escritura número 299 de ayer, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual la "Compañía Inmobiliaria La Unión S. A.", otorga poder general para pleitos a Abel Gómez, para que la represente en la Provincia de Chiriquí.

As. 625. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro, el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United

Fruit Co., compra a Alexander Mairs y Reid, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 626. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Joseph Martin y Bryan, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 627. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a John Myres y Green, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 628. Escritura número 185 de 19 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual María Augusta Tejada Luna vende a Virgilio Tejada Luna, un lote de terreno situado en Las Sabanas de esta ciudad.

As. 629. Escritura número 188 de 20 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Celmir Vásquez de Maleck vende una finca situada en Bejuco, Distrito de Chame, a Olimpo y Andrea Núñez; y éstos constituyen hipoteca a favor de la vendedora.

As. 630. Escritura número 302 de hoy, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual se constituye la sociedad anónima denominada "Academia Mercantil S. A."

As. 631. Patente de Navegación número 917 de 6 de Marzo actual, del Inspector del Puerto, Jefe del Resguardo Nacional de Panamá, a favor del buque a motor "Chiriquí", de propiedad de la Compañía de Navegación y Tierras Elliot S. A., domiciliada en esta ciudad.

As. 632. Patente de Navegación número 917 de 12 de Marzo actual, del Inspector del Puerto, Jefe del Resguardo Nacional de Panamá, a favor del buque a motor "Chiriquí", de propiedad de la "Compañía de Navegación y Tierras Elliot S. A.", domiciliada en esta ciudad.

As. 633. Patente de Navegación número 784 de 12 de Marzo actual, del Inspector del Puerto, Jefe del Resguardo Nacional, a favor del buque a motor "Nuevo Panamá", de propiedad de la "Compañía de Navegación y Tierras Elliot S. A.", domiciliada en esta ciudad.

As. 634. Escritura número 187 de 20 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Harnes Hilmar Neumann sustituye en Charles Ladoux Beeson, un poder de la "The Goodyear & Rubber Export Co. Ltda."

As. 635. Escritura número 303 de hoy, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual The National City Bank of New York cancela hipoteca al Dr. Belisario Porras, sobre una finca de la Sección de Panamá.

As. 636. Escritura número 190 de ayer, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Wilfred Chase, declara unas mejoras hechas en una finca de su propiedad, y se constituye deudor de Reinaldo de la Rosa.

As. 637. Escritura número 33 de 19 de Marzo de 1931, de la Notaría de la Provincia de Herrera, por la cual el Gobierno Nacional expide título gratuito a favor de José de la Cruz Marín y otros, sobre un terreno ubicado en el distrito de Ocú.

As. 638. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Ulrich McClarty y McClarty, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 639. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a James McCloud y McCloud, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 640. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Charles McDermott y Walsh, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 641. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Rufus McGilbrey y Harris, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 642. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Victor Beaulieu y Ramey, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 643. Escritura número 295 de 20 de Marzo actual, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual Petra Berrocal de Alvarez vende a Joaquín Pérez, un establecimiento de comercio denominado "La Cooperativa", situado en esta ciudad.

El Registrador General de la Propiedad,
HUMBERTO ECHEVERIS V.

RELACION

de los documentos presentados al Diario del Registro Público el día veinticuatro de Marzo de mil novecientos treinta y siete.

As. 644. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a David McLean y Duncan, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 645. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Samuel Steward y Comings, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 646. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Williams Thompson y Caldwell, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 647. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a William Robinson y South, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 648. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Edward Russell y Russell, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 649. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a John Wade y Thomas, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 650. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Walter Wallace y Peterkin, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 651. Escritura número 175 de 15 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual se

protocoliza el acta de la sesión celebrada el día 28 de Diciembre de 1936 por la "Chinese Free Mason" en inglés, y en chino "Chee Kung Tong", en que se elige nueva Directiva y Dignatarios para 1937.

As. 652. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Samuel Wason y Smith, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 653. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a David Williams y Gordon, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 654. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a George B. Williams y Grant, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 655. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Hubert Williams y Burke, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 656. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a James A. Williams y Cuttle, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 657. Matrícula de Comercio número 2686 de ayer, de la Gobernación de esta Provincia, a favor de la razón social de la casa Libia Sayavedra de Zeledón, bajo el nombre "La Chelita", con domicilio en esta ciudad.

As. 658. Escritura número 149 de 22 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Carlos de Bernard constituye hipoteca a favor de María Ester Pacheco viuda de Richardson, sobre una finca de la Sección de Panama.

As. 659. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Albert Williams y Willington, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 660. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Robert Wright y Wright, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 661. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1936, por el cual la United Fruit Co., compra a Lucilla Banton y McQueen, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 662. Escritura número 361 de ayer, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual los señores John Gillis Ferris Smiley y Luisa Jane Smiley hacen una declaración de mejoras y traspasan a los señores Victor Manuel Briceño y otros, una faja de terreno.

As. 663. Escritura número 397 de hoy, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual se protocoliza copia del Acta de la Quinta Sesión de la Asamblea General Extraordinaria de Acondicionamiento de la Compañía Hidroeléctrica de Chiriquí, S. A., celebrada el 29 de Marzo de 1937.

As. 664. Escritura número 399 de hoy, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual se protocoliza copia del Acta de la Sesión de la Junta Directiva de la Compañía Hidroeléctrica de Chiriquí, S. A., celebrada el día 29 de Marzo de 1937.

El Registrador General de la Propiedad,
HUMBERTO ECHEVERIS V.

RELACION

de los documentos presentados al Diario del Registro Público el día veintinueve de Marzo de mil novecientos treinta y siete.

As. 665. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a Joseph A. Blissett y Watson, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 666. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a Elisha Brown y White, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 667. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a Jaime S. Clarke y Porter, toda la cosecha de banano de sus plantaciones durante el término de dos años.

As. 668. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a Adolphus Carpenter y Samuels, toda la cosecha de banano de sus plantaciones durante el término de dos años.

As. 669. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a James S. Clarke y Porter, toda la cosecha de banano de sus plantaciones durante el término de dos años.

As. 670. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a William Clarke y Sergeant, toda la cosecha de banano de sus plantaciones durante el término de dos años.

As. 671. Escritura número 292 de 27 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual Antonio y Francisco Dalmat y Luis Blanco, constituyen sociedad comercial denominada "Blanco y Cia. Ltda.", con domicilio en esta ciudad.

As. 672. Escritura número 24 de 24 de Marzo actual, de la Notaría de Santiago, Circuito de Veraguas, por la cual el Gobierno Nacional cede a título de venta a José del Carmen Pino, un globo de terreno ubicado en el distrito de Santiago.

As. 673. Escritura número 116 de 24 de Marzo actual, de la Notaría del Circuito de Colón, por la cual The National City Bank of New York, da un préstamo a Samuel Harry Gorin; y éste constituye hipoteca a favor del Banco sobre cuatro fincas ubicadas en la ciudad de Colón, para garantizar dicho préstamo.

As. 674. Escritura número 310 de 25 de Marzo actual, de la Notaría Primera de este Circuito, por la cual Luteria Fábrega de Cardozo constituye hipoteca a favor de The National City Bank of New York, sobre una finca situada en el Barrio de Bella Vista de esta ciudad.

As. 675. Escritura número 64 de 25 de Marzo actual, de la Notaría del Circuito de Chiriquí, por la cual Luis María García Guzmán vende a la Chiriquí Land Co., una finca situada en el distrito de Bugaba en pago de una deuda y ésta cancela la hipoteca que la garantiza.

As. 676. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a Charles Clayton y Kerr, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 677. Escritura número 198 de 24 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual los señores Carlos Audisio y Angelo Allara, en su carácter de Presidente y Secretario de la Sociedad Italiana de Pa-

namá, respectivamente, protocolizan una copia debidamente autenticada del Acta de la Sesión de la Asamblea General Extraordinaria del día 9 de los corrientes y una copia de la Resolución Ejecutiva número 58 dictada en la Secretaría de Gobierno y Justicia, por la cual se aprueban las reformas introducidas a los Estatutos de dicha sociedad.

As. 678. Escritura número 199 de 25 de Marzo actual, de la Notaría Segunda de este Circuito, por la cual los señores Octavio Fábrega y Vicente Sáenz, protocolizan el Pacto Social de la Sociedad denominada "Molton Grange Corporation", referente a su constitución.

As. 679. Contrato celebrado en esta ciudad el 11 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a Edward P. Bonner, un carro marca Ford.

As. 680. Contrato celebrado en esta ciudad el 10 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a James M. Carpprov, un carro marca Ford.

As. 681. Contrato celebrado en esta ciudad el 9 de Marzo actual, por el cual la United Motors Inc., vende condicionalmente a Francisco Martinelli Jr., un carro camión marca Ford.

As. 682. Contrato celebrado en la ciudad de Colón, el 15 de Marzo actual, por el cual la Colón Motors Inc., vende condicionalmente a L. C. Reyna, un carro marca Ford.

As. 683. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a William Coggle y Brown, toda la cosecha de banano de sus plantaciones durante el término de dos años.

As. 684. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a Rufus Dismond y La Fonte, toda la cosecha de banano de sus plantaciones, durante el término de dos años.

As. 685. Contrato celebrado en la ciudad de Bocas del Toro el 4 de Noviembre de 1934, por el cual la United Fruit Co., compra a Tomás Fernández y Fernández, toda la cosecha de banano de sus plantaciones durante el término de dos años.

As. 686. Certificado número 2831 de 30 de Septiembre de 1934, de la Secretaría de Agricultura y Obras Públicas, por el cual se registra una marca de fábrica a favor de la sociedad "García Castillo Hnos. & Cia. Ltda.", domiciliada en la ciudad de Los Santos.

As. 687. Escritura número 295 de 26 de Junio de 1928, de la Notaría del Circuito de Chiriquí, por la cual Francisco Gallegos vende a Carlos Borroneus, una finca de la Sección de Chiriquí.

As. 688. Escritura número 19 de 9 de Enero de 1930, de la Notaría del Circuito de Chiriquí, por la cual Carlos Borroneus Kuchler celebra un contrato de compraventa con Carmen Díaz.

As. 689. Escritura número 20 de 5 de Febrero último, de la Notaría del Circuito de Chiriquí, por la cual Carmen Díaz vende a Olivia Lambert una finca de la sección de Chiriquí.

As. 690. Escritura número 10 de 9 de Marzo actual, de la Notaría del Circuito de Chiriquí, por la cual Alberto Chay y Lorenzo C. G. Sana vende a Gilberto Pino, una finca ubicada en el distrito de Bugaba.

As. 691. Escritura número 11 de 27 de Febrero de 1934, de la Notaría del Circuito de Chiriquí, por la cual el Municipio de David vende un solar municipal a Olivia Lambert.

El Notario General de la Fronteral,

ROMARCO ECHAVEZ Y.

MOVIMIENTO EN LAS NOTARIAS 1ª Y 2ª**NOTARIA PRIMERA**

(Día 5 de Abril)

Nº. 342. La Compañía Internacional de Seguros cancela obligación hipotecaria al señor Moisés de Sola.

Nº. 343. Por la cual la Compañía de Espinosa, en liquidación, vende un lote de terreno ubicado en Las Sabanas de esta ciudad, al señor don Juan Domenech, por la suma de Bs. 200.00.

Nº. 344. Por la cual el señor Darío Carrillo Echavérs constituye hipoteca a favor de The National City Bank of New York, por la cantidad de Bs. 24,500.00.

Nº. 345. Por la cual María Iluminada Pérez de Renda traspasa a título de venta una finca de propiedad y de su hijo Carlos Angei Ramón Rodgers Pérez, al señor Antonio Ido; y Honorina Lyons de de la Guardia cancela hipoteca que pesa sobre dicha propiedad.

Nº. 346. Por la cual el señor José Baldomero Calvo Ocaña vende derechos hereditarios al señor Rubén Conte Ocaña.

Nº. 347. Por la cual el Municipio de Panamá cede un lote de terreno (fosa No. 300) en el Cementerio Amador de esta ciudad, a los deudos del Maestro Máximo Arrates Boza, para que el él reposen los restos de dicho señor.

Nº. 348. Por la cual los señores Castor Fernández Vásquez, José Fernández Vásquez e Indalecio Fernández Vásquez, hacen unas declaraciones.

(Día 6 de Abril)

Nº. 349. Por la cual el señor Anastario Ruiz Norie-

ga, como apoderado general de las señoras Matilde Rabiniano Corredor y Rosa Helena Rabiniano Corredor, otorga poder especial a la señora Sara Sierra.

Nº. 350. Por la cual la señora Zaida Estrella Meste de Corry y el señor Ramón Humínez celebran contrato sobre construcción de una casa en terreno de propiedad de la primera, por la suma de Bs. 2,000.

Nº. 351. Por la cual la señora Sara de Bonilla reconoce deberle al Banco Nacional la suma de Bs. 600.00 y para garantizar el pago de dicha suma constituye hipoteca sobre una finca situada en Las Sabanas de esta ciudad.

Nº. 352. Por la cual la señora Zaida Estrella Meste de Corry, reconoce deber al Banco Nacional la suma de Bs. 1,600.00 y para garantizar dicho pago constituye hipoteca sobre una finca de su propiedad, situada en Las Sabanas de esta ciudad.

NOTARIA SEGUNDA

(Día 5 de Abril)

Nº. 221. El señor Luis Carlos Alemán vende el lote número 46 de su finca número 9967, por la suma de Bs. 899.17, a la señora Jessie Getman.

Nº. 222. El señor Manuel Preciado vende el establecimiento de su propiedad, de Farmacia, situado en esta ciudad, en la Avenida Central y Calle 8ª, al señor August Wilhelm Neuman, por la suma de Bs. 25,000.00.

Nº. 223. Por la cual la señora Isabel Díaz de Jiménez vende a la señora Dora Jiménez, la mitad de la

SORTEO**LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA****Nº 942****PLAN DEL SORTEO ORDINARIO QUE SE JUGARA EL 11 DE ABRIL DE 1937**

1 PREMIO MAYOR de..... B.	18,000.00..... B.	18,000.00
1 SEGUNDO PREMIO de.....	5,400.00.....	5,400.00
1 TERCER PREMIO de.....	2,700.00.....	2,700.00
18 APROXIMACIONES de.....	180.00 cada una.....	3,240.00
9 PREMIOS de.....	900.00 cada uno.....	8,100.00
90 PREMIOS de.....	54.00 cada uno.....	4,860.00
900 PREMIOS de.....	18.00 cada uno.....	16,200.00

SEGUNDO PREMIO

18 APROXIMACIONES de..... B.	45.00 cada una.....	810.00
9 PREMIOS de.....	90.00 cada uno.....	810.00

TERCER PREMIO

18 APROXIMACIONES de..... B.	36.00 cada una.....	648.00
9 PREMIOS de.....	54.00 cada uno.....	486.00

1,074

Total..... 61,254.00

PRECIO DEL BILLETE: B. 9.00

PRECIO DE UN DECIMO-OCTAVO DE BILLETE: B. 0.50

parte que le corresponde en una línea, y otra línea entera, en esta ciudad.

(Día 6 de Abril)

Nº. 224. La sociedad "Grebien y Martinz, Inc." y la señorita Victoriana Argote, adicionan la escritura número 169, de 16 de Marzo de 1937, otorgada en la Notaría Segunda de este Circuito, por medio de la cual la sociedad le abrió a la señorita Argote una cuenta de crédito por materiales de construcción.

Nº. 225. Por la cual el señor Leo Jai Lung confiere poder especial al señor Lo Yen.

MOVIMIENTO EN LA ALCALDIA MUNICIPAL

NACIMIENTOS

(Día 6 de Abril)

Daniel Sebastián Parra, Avelina Méndez, Rafael A. Botello, Gladys Crawford, Florencia Ester Ceballos, Eduardo Cornejo, Olga María Jaramillo, Yolanda Dorila Jaramillo, Berta Lilia Jaramillo.

AVISOS Y EDICTOS

Aviso

Para los efectos del artículo 26 de la ley 43 de 1919, hago saber al público que por escritura pública número 222 de esta fecha, extendida en la Notaría Segunda de este Circuito, he vendido al señor August Wilhelm Neuman, mayor de edad, vecino de esta ciudad y comerciante, el establecimiento conocido con el nombre de "Farmacia Preciado", situado en esta ciudad en la esquina formada por la Calle Octava y Avenida Central, casa número 8.

Panamá, Abril 5 de 1937.

Manuel I. Preciado.
Cédula Nº 47-1301.

Manuel Higinio Arosemena Calviño,

Notario Público Segundo del Circuito de Panamá, con cédula de identidad personal número 47-743,

CERTIFICA:

Que los señores Carlos de Bernard y Caridad Ibarra viuda de Díez, mayores de edad y vecinos de esta ciudad, han constituido la sociedad colectiva de comercio bajo la razón social de "Díez y De Bernard", con domicilio principal en la ciudad de Panamá y con un capital de Bs. 1,500.00;

Que la duración es de cinco años, siendo su objeto principal la compra y venta de alcoholes y esencias aromáticas y la elaboración de Bay Rum y demás perfumes, dentro y fuera de la República, y cualesquiera otras operaciones lícitas relacionadas con el objeto mencionado; y

Que la administración de los negocios así como el uso de la firma social correrá a cargo de ambos socios conjuntamente.

Así consta en la Escritura Pública número 207 de 29 de Marzo de 1937, extendida en la Notaría a su cargo.

Dada en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29)

días del mes de Marzo de mil novecientos treinta y siete (1937).

Aviso de Licitación

Hasta las tres de la tarde del día 8 de mayo de 1937, se recibirán en la Secretaría de Higiene, Beneficencia y Fomento, propuestas para el suministro de 40,000 (cuarenta mil) sacos de cemento.

Las propuestas deberán hacerse en papel sellado de primera clase, acompañadas de un comprobante en que conste que se ha depositado en el Banco Nacional de Panamá el 15% del valor total propuesto.

El pliego de cargos y especificaciones podrá consultarse todos los días hábiles en la Sección Administrativa de dicha Secretaría.

Esta licitación se regirá por lo dispuesto en la Ley 63 de 1917.

Panamá, 5 de abril de 1937.

El Subsecretario de Higiene, Beneficencia y Fomento,
C. J. QUINTERO.

Aviso de remate

El suscrito, Secretario del Juzgado Primero Municipal del Distrito de Colón, al público en general,

HACE SABER:

Que se ha señalado entre los ocho de la mañana y las cinco de la tarde del día ocho de Abril próximo venturo, para llevar a cabo en pública subasta el remate de los bienes embargados en el Juicio ejecutivo seguido por John J. Riffhogel contra E. A. Ogilvie, los cuales han sido valorados por peritos, de la manera siguiente:

Una Vistrola orofónica marca Brunswick,	
número 116666	E. 20.00
23 discos de fonógrafos	2.30

Total	E. 22.30
-------------	----------

Será postura admisible la que cubra las dos terceras partes del avalúo, previa consignación del porcentaje de Ley, en la Secretaría del Juzgado. El acreedor es postor hábil y de cuatro a cinco de la tarde se oirán las pujas y repujas a que haya lugar.

Colón, Marzo 29 de 1937.

El Secretario del Juzgado Primero Municipal,
Roberto Ayarza P.

Edicto Emplazatorio

El suscrito, Juez Tercero del Circuito de Panamá, por medio del presente,

EMPLAZA

a Ruth GailHith de Torrente, para que dentro del término de treinta días hábiles a contar de la última publicación de este edicto, comparezca, por sí o por medio de apoderado, a estar a derecho en el Juicio de divorcio que contra ella ha instaurado su esposo Manuel Torrente Juólar, y a justificar su negativa.

Por la tanta, se fija un término edicto en lugar público de la Secretaría, hoy veintinueve de Marzo de mil novecientos treinta y siete.

El Juez.

El Secretario.

RODOLFO VASQUEZ.

J. R. Alvarado.

Jacinto Lombardo Beltrán

Notario Público de este Circuito, con cédula de identidad número 11-562.

CERTIFICA:

Que los señores Chester Archie Wilson y Chris Seidler, varones, mayores de edad, comerciantes, norteamericanos el primero y dinamarqués el segundo y de este vecindario; han constituido una sociedad colectiva de comercio, la cual girará en esta plaza de Colón, bajo la razón social de "Wilson & Seidler".

Que la referida sociedad se dedicará a la explotación del negocio de Hotel y Cantina y durará el término de catorce (14) meses a partir del 31 de Marzo pasado.

Que el capital social es el que actualmente tienen en existencia dineros y créditos, y que constituye el "Hotel Astor y Cantina Astor" aportado por ambos socios en partes iguales.

Que la firma social y la administración de la sociedad la tienen por igual ambos socios.

Así consta en la Escritura número ciento diez y ocho de esta misma fecha.

Colón, primero de Abril de 1937.

JACINTO LOMBARDO B.

Aviso

De conformidad con lo que establece el Artículo 777 del Código de Comercio, aviso al público en general que he comprado al señor Rawllins Gatewood, la cantina denominada "Pan American Café", situada en la Avenida Central N° 147 de esta ciudad.

Panamá, Marzo 29 de 1937.

5-11

James Healey.

Aviso Oficial

Impuesto sobre Inmuebles en los siguientes Distritos de las Provincias de Panamá y Colón, y en todos los Distritos de las Provincias de Colón, Chiriquí, Darién, Herrera, Los Santos y Veraguas.

El pago del Impuesto de Inmuebles correspondiente al año de 1937 en los siguientes distritos:

Provincia de Panamá. Distritos de Arraiján, Balboa, Capira, Chame, Chepo, Chimán, Chorrera, San Carlos y Taboga;

Provincia de Colón. Distritos de Donoso, Chagres, Portobelo, Santa Isabel y Corregimiento del Distrito de Colón;

Y en las Provincias de Coclé, Chiriquí, Darién, Herrera, Los Santos y Veraguas, se efectuará dentro de los siguientes términos:

Del 1° al 30 de abril, de 1937, con descuento de 10%; del 1° de mayo al 31 de diciembre del mismo año, a la par, y de allí en adelante con los recargos de la Ley.

Los contribuyentes que deseen hacer sus pagos en esta ciudad, pueden efectuarlo solicitando en la Sección de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro la Liquidación correspondiente.

Panamá, marzo 2 de 1937.

OFILIO HAZERA.

Jefe de la Sección de Ingresos

16-30

SECRETARIA DE EDUCACION Y AGRICULTURA

Concurso a becas

AVISO OFICIAL

Desde la fecha hasta las cuatro de la tarde del día 20 del próximo mes de Abril, se recibirán en la Secretaría de Educación y Agricultura peticiones para la adjudicación por concurso de siete (7) becas en la Escuela Profesional, y de tres (3) becas en la Escuela de Artes y Oficios.

Los interesados en estas becas pueden solicitar las bases del concurso en la Secretaría, en la Inspección General de Enseñanza, o en las Inspecciones de Instrucción Pública del interior de la República.

Panamá, 20 de Marzo de 1937.

C. ARROCHA GRAELL,

Subsecretario de Educación y Agricultura.

29-20

IMPORTANTE:

Se hace saber a las personas que, por virtud de lanzamientos, tienen depositados sus muebles en los Almacenes de Materiales del Gobierno, que deben retirarlos en el plazo perentorio de treinta (30) días, vencidos los cuales se dispondrá su incineración.

Aguilino Vargas A.

Jefe del Almacén General del Gobierno.

16-20

Aviso de Licitación

Hasta las 3 p.m. del día 12 de Mayo de 1937, se recibirán en la Gerencia de la Lotería Nacional de Beneficencia, propuestas por escrito para obtener el derecho de explotar en la República, el juego conocido con el nombre de "CHANCE", según lo establece la Ley 39 de 1936.

El pliego de cargos a que deberán someterse los contratistas, podrá ser consultado en la Oficina General de la Lotería, todos los días hábiles, en horas de despacho.

La Junta Directiva de la Lotería Nacional, se reserva el derecho de rechazar una o todas las propuestas que se le hagan, o de adjudicar la concesión al proponente, que en su concepto, ofrezca mayores beneficios para los intereses de esta Institución.

Las propuestas deberán ser extendidas en papel sellado de primera clase, y los pliegos permanecerán cerrados hasta la hora arriba expresada, en que serán abiertos públicamente.

No habrá pujas ni repujas verbales.

Panamá, Abril 1° de 1937.

José Antonio Sierra,

Secretario de la Junta Directiva de la Lotería Nacional de Beneficencia.

Abril 5—Mayo 12

Aviso**SECRETARIA DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS**

A quienes interesa se hace saber:

Que desde el día 16 de Marzo en curso, hasta el día 16 de Mayo del presente año, se recibirán en la Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias, propuestas que mejoren la hecha por la Nestlé and Anglo-Swiss Milk Products, Ltd., y que consta en el Contrato número 2 del 23 de Enero de 1937, sobre el establecimiento de

una fábrica de leche condensada y leche evaporada; contrato que fué aprobado con enmiendas, modificaciones y adiciones por la Ley 36 de este año promulgada en la GACETA OFICIAL número 7475 del 5 de Febrero último.

Las propuestas deben presentarse en papel sellado de primera clase, acompañadas de la garantía de CIEN MIL BALBOAS (Bs. 100,000.00) en efectivo que señala el Ordinal 1º, artículo único de la citada Ley.

Se advierte a todo interesado que las propuestas mejoradas deben tener como base, indefectiblemente, todas y cada una de las condiciones establecidas en el mencionado contrato, y que la Compañía Nestlé puede hacer suyas las mejoras que se propongan, para igualarlas o mejorarlas, de conformidad con el Ordinal 2º, artículo único de dicha Ley, en cuyo caso el Poder Ejecutivo podrá celebrar el nuevo contrato así mejorado con la citada Compañía Nestlé.

Panamá, Marzo 10 de 1937.

El Secretario de Trabajo, Comercio e Industrias,
NARCISO GARAY.

Aviso

PERMANENTE

El papel sellado de B. 0.20 y B. 0.60, correspondiente al bienio de 1937-1938, es válido hasta el día 28 del mes actual; y desde el día siguiente (29 de Abril) entrará en vigencia el nuevo papel de B. 0.50 y B. 0.01 establecido por la Ley 10 de 1937.

En la Oficina de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro, en esta Capital, y en las Agencias del Banco Nacional, en los lugares donde funcionen tales oficinas, se cambiará, desde el día 15 del presente mes—en la forma indicada en el Decreto Ejecutivo número 34, publicado en la GACETA OFICIAL número 7501, de fecha 17 de Marzo de 1937—el papel sellado de B. 0.20 y B. 0.60 correspondiente al bienio en curso, así como el del bienio pasdo (de 1935 y 1936) que está aún en circulación, por el papel de la nueva emisión decretada por la Ley 10 del presente año.

Se fija el término de treinta días, a contar del 15 de Abril de 1937, para el cambio del papel sellado en poder de los particulares y funcionarios públicos y treinta días más para el cambio del papel que hayan aceptado los Expendedores Oficiales de Especies Venales en las operaciones de cambio por ellos efectuadas.

Panamá, Abril 2 de 1937.

El Jefe de la Sección de Ingresos,

OFILIO HAZERA.

AVISO OFICIAL

sobre el pago del impuesto denominado "Fondo del Obrero y del Agricultor" de la Provincia de Colón

El impuesto del Fondo del Obrero y del Agricultor, Provincia de Colón, correspondiente al primer trimestre de 1937, se pagará así:

EL TRIMESTRE, desde el 20 de Enero al 16 de Febrero inclusive, con derecho al 10% de descuento.

"CADA MES, separadamente, hasta el décimo día del mes siguiente, a la par, y después de esa fecha con el recargo que establece la Ley.

Panamá, Enero 18 de 1937.

OFILIO HAZERA.

Jefe de la Sección de Ingresos.

Aviso Oficial

Pago del Impuesto sobre Inmuebles en los Distritos de Colón y Bocas del Toro.

El Impuesto sobre Inmuebles correspondiente al primer trimestre de 1937, de los Distritos de Colón y Bocas del Toro, se pagará así:

Del 1º de Febrero al 1º de Marzo de 1937, con descuento de 10%; del 2 de Marzo al 30 de Abril a la par, y después de esta fecha con el recargo que establece la Ley.

Los contribuyentes que deseen pagar el Impuesto, en esta ciudad pueden hacerlo, solicitando en la Sección de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro, la liquidación correspondiente.

Panamá, Enero 23 de 1937.

OFILIO HAZERA.

Jefe de la Sección de Ingresos.

Enero 26—Abril 30

AVISO OFICIAL

PERMANENTE

De acuerdo con el contrato celebrado por el Gobierno Nacional y la sociedad "Panamá Kennel Club", ha quedado prohibida la entrada al estadio durante el tiempo que se lleven a efecto las carreras de perros: "a los empleados de manejo en el GOBIERNO NACIONAL" y entre otras personas, a "los panameños por nacimiento que no presenten el recibo o constancia de haber pagado el impuesto del FONDO DEL OBRERO Y DEL AGRICULTOR o el IMPUESTO DE LA RENTA cuando éste se establezca."

Por tal razón el Inspector de esta oficina exigirá la constancia de pago del impuesto en cuestión.

Los empleados nacionales pueden conseguir en la Dirección del Fondo del Obrero y del Agricultor su certificado de Paz y Salvo.

Sección de Ingresos.

Aviso

PERMANENTE

"A los consumidores de agua del Acueducto Nacional (Sección Sabanas-Juan Díaz), que paguen el importe de su cuenta en el Banco Nacional dentro de los quince días (15) siguientes al vencimiento del trimestre, se les hará un descuento del diez por ciento (10%). Los que paguen su cuenta después de treinta (30) días del vencimiento del respectivo trimestre, estarán sujetos a un recargo del veinte por ciento (20%) del valor de la cuenta.

C. J. QUINTERO,

Subsecretario de Higiene, Beneficencia y Fomento.

Aviso Oficial

Pago del Impuesto sobre Inmuebles del Distrito.

El Impuesto sobre Inmuebles correspondiente al primer trimestre de 1937, del Distrito de Panamá, se pagará así:

Del 15 de Enero al 16 de Febrero de 1937, con descuento de 10%; del 19 de Febrero al 30 de Abril, a la par; y después de esta fecha con el recargo que establece la Ley.

Panamá, Enero 12 de 1937.

OFILIO HAZERA.

Jefe de la Sección de Ingresos.

Enero 14—Abril 30

Aviso Oficial

Se recuerda en general a todas las personas naturales y jurídicas, cuyas entradas líquidas excedan de B. 50.00 mensuales, la obligación que les impone la Ley 49 de 1934 y los decretos 19 y 53 de 1935, de rendir anualmente declaración juramentada de las entradas brutas, gastos o erogaciones deducibles y entradas líquidas obtenidas durante el año de 1936, "por razón de empleo, negocios, profesión u oficio, o como producto de bienes muebles o inmuebles, de dinero efectivo, derechos, créditos hipotecarios, acciones o cuentas de participación en compañías mercantiles o civiles; pensiones o rentas de cualquier otra naturaleza.

Que a la "declaración" deben acompañar copia del balance general y del "Estado de Pérdidas y Ganancias", o detalle de las entradas y gastos.

Que la abstención del cumplimiento de este deber, dará motivo a estimar de oficio las entradas líquidas gravables de tales personas, de conformidad con el artículo 14 del decreto 53 de 1935.

Dirección del Fondo del Obrero y del Agricultor.

Aviso de Licitación

Hasta las doce de la mañana del día ocho de abril del presente año se recibirán en la Secretaría de Gobierno y Justicia propuestas para la celebración del Contrato de suministro de ganado a la Colonia Penal de Coliba, a razón de tres centésimos y un cuarto de centésimo (B. 0.03 1/4 por cada libra de peso bruto, de conformidad con el pliego de cargos que puede consultarse durante las horas hábiles de todos los días en el Despacho del señor Subsecretario.

Para poder ser poster hábil se requiere un depósito previo de Bs. 50.00 en el Banco Nacional.

Las propuestas deberán presentarse en papel sellado y en sobres cerrados. La adjudicación se hará al mejor poster, y la Secretaría de Gobierno y Justicia se reserva el derecho de rechazar las propuestas que no se ajusten a las condiciones establecidas.

El Contrato que se celebre con motivo de la licitación requiere, para su validez, la aprobación del Poder Ejecutivo.

DANIEL PINILLA.

Subsecretario de Gobierno y Justicia.

16-8

Aviso

A quienes interese se hace saber:

Que hasta el día 10 de Mayo del presente año se recibirán en la Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias, propuestas que mejoren la hecha por la Nestlé & Anglo Swiss Milk Products, Limited, y que consta en el Contrato número 2, del 23 de Enero de 1937, sobre establecimiento de una fábrica de leche condensada y leche evaporada; contrato que fué aprobado con enmiendas, modificaciones y adiciones por la Ley 36 de este año, promulgada en la GACETA OFICIAL número 7175 del 5 de Febrero último.

Las propuestas deben presentarse en papel sellado de primera clase, acompañadas de la garantía de cinco mil balboas (B. 100,000.00) en efectivo, que señala el ordinal 1º, Artículo único, de la citada Ley.

Panamá, Marzo 5 de 1937.

El Secretario de Trabajo, Comercio e Industrias.

NARCISO GARAY.

16-20

BASES PARA LA ADJUDICACIÓN DEL JUEGO DE "CHANCE"

1º Que el juego se efectuará anualmente a base de los dos últimos dígitos del primer premio de la Lotería Nacional de Beneficencia.

2º Que cada ticket del chance tendrá un valor de QUINCE CENTÉSIMOS DE BALBOA (B. 0.15), el cual ganará la suma de DIEZ BALBOAS (B. 10.00) en el caso de resultar agraciado.

3º Que no podrá venderse para cada sorteo semanal un número mayor de mil tickets (1000) que correspondan a un solo número de dos cifras para las ciudades de Panamá y Colón, 200 en subcebras de provincias y en el distrito de Alajó y 100 en los demás distritos.

4º Que el concesionario preste una fianza en dinero efectivo de acuerdo con el inciso (d) del Artículo 2º de la Ley 39 de 1935, fianza que será depositada en el Banco Nacional, a la orden de la Lotería Nacional de Beneficencia, y que perderá el contratista a favor de ésta en caso de rescisión del contrato. Dicha fianza no devengará interés alguno.

5º Que la compra de billetes sobrantes a que se refiere la Ley 39 de 1935 se efectuará en la Oficina Central de la Lotería Nacional de Beneficencia, en Panamá, por un representante del concesionario, el Domingo subsiguiente al del Sorteo de que se derivan las ganancias. El concesionario se obligará a remitir a la Lotería Nacional de Beneficencia, setenta y dos horas (72) después de efectuados los sorteos, las sumas que deben ser invertidas en la compra de billetes quedados.

6º Que el proponente establecerá en su propuesta qué porcentaje entregará a la Lotería Nacional de Beneficencia según establece el parágrafo 1º del Artículo 5º de la Ley 39 de 1935.

7º Que los gastos de mantenimiento u operación del mencionado juego no excedan del 60% de la entrada bruta del mismo juego, una vez deducidos los premios.

8º Que el contratista se obliga a dar ocupación en la venta y demás operaciones del chance a panameños de nacimiento, en una proporción del 75% del total de ella.

9º Que el proponente acompañe su propuesta con un cheque certificado a favor de la Lotería Nacional de Beneficencia, por un 10% de la fianza aplicable a la concesión, suma que perderá en caso de que se le adjudique el contrato y no lo formalice dentro del término de 10 días.

10º Que los boletos para el juego serán impresos por la Lotería Nacional, debiendo el concesionario pagar el costo de la impresión de manejo y entrega al contratista.

11º Que la planilla de ganos del expresado juego, extinguidos los premios, será aprobada por la Junta Directiva de la Lotería Nacional de Beneficencia.

12º Que la venta por parte del concesionario de otros billetes o boletos que no sean los suministrados por la Junta de la Lotería, dará lugar a la cancelación del contrato y a la pérdida de la fianza respectiva.

13º Que los gastos de fiscalización serán pagados por el contratista, y en ningún caso bajarán del 10% del valor total de la emisión de billetes, hecha para cada sorteo.

14º Que la aceptación o cancelación de los billetes no vendidos se hará a más por lo menos dos horas antes de efectuarse los sorteos de la Lotería Nacional de Beneficencia.

15º Que la devolución a los vendedores de billetes del chance no será mayor que el 5% del valor de los billetes vendidos.

16^a Que los billetes sobrantes de la Lotería, comprados por el concesionario, no podrán ser dados a la venta, so pena de cancelación del contrato.

17^a Que el término de la concesión será de un año y en igualdad de circunstancias se dará preferencia a los proponentes panameños de nacimiento y a los sindicatos, empresas o sociedades cuyo 75% de accionistas con derecho a voto sean de ciudadanos panameños.

18^a La Lotería Nacional de Beneficencia se reserva el derecho de rescindir administrativamente el contrato, dándole 15 días de aviso al concesionario, en el caso de que la explotación del juego de chance resultare en alguna forma perjudicial para los intereses de la Lotería Nacional de Beneficencia.

19^a La Lotería Nacional de Beneficencia podrá rescindir administrativamente el contrato por falta de cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones; y en caso de rescisión, el concesionario no tendrá derecho a reclamo alguno.

20^a El concesionario no podrá traspasar su contrato, sin la previa aprobación de la Lotería Nacional de Beneficencia.

Panamá, 1^o de Abril de 1937.

José Antonio Sierra,
Secretario de la Junta Directiva de
la Lotería Nacional de Beneficencia.

Abril 5—Mayo 12

Edicto

El Administrador de Tierras de la Provincia de Los Santos,

HACE SABER:

Que el señor Mauricio Mario Correa, como apoderado legal de la señora Ambrosia Corro viuda de Bernal, ha solicitado para ésta el título de plena propiedad de un globo de terreno de los indultados, ubicado en el Distrito de Los Santos, por medio del siguiente memorial:

"Señor Administrador de Tierras de la Provincia de Los Santos:—E. S. D.

Que apoyado en el derecho que le otorga a mi mandante, señora Ambrosia Corro viuda de Bernal, el ordinal 2^o del artículo 152 del Código Fiscal vigente, yo, Mauricio Mario Correa, mayor de edad, de la vecindad del Distrito de Los Santos y en mi carácter de apoderado especial de la señora Corro viuda de Bernal, vengo a solicitar del señor Administrador, el que se sirva expedirme para mi citada mandante el título de plena propiedad definitiva del lote de terreno conocido con el nombre de "Hondita", de la comprensión del Distrito de Los Santos, de capacidad superficial aproximada de cien hectáreas y alinderado así: Norte, con el potrero de Petra de León; Sur, con albina "Punta Mala"; Este, con el mar Pacífico; y Oeste, con el camino de Petra de León de la Palma a las Jaguas. El terreno de que me ocupo no está comprendido en ninguna de las prohibiciones de que trata el artículo 204 del citado Código. Acompaño a esta solicitud en cinco hojas de papel útiles los documentos en que fundo mi solicitud. Las Tablas, 19 de Diciembre de 1917.—Mauricio Mario Correa".

Y para que todo el que se crea perjudicado con esta solicitud, haga valer sus derechos en tiempo oportuno, se fija el presente edicto, por el término de treinta días, en lugar visible de este Despacho, en Las Tablas, a 19 de Diciembre de 1917, a las 5 p.m." (fdo.) José Márquez.—El Secretario, (fdo.) E. Urrutia B.

Las Tablas, 1^o de Marzo de 1937.

El Secretario de Tierras,

Manuel Isidro López.

3 vs—2

Aviso de Licitación

Desde las ocho de la mañana del día primero de Abril del corriente año hasta las tres de la tarde del día primero de Mayo próximo, se recibirán en la Secretaría de Gobierno y Justicia propuestas para el suministro de los siguientes artículos para el uso de los Agentes del Cuerpo de Policía Nacional, durante los años de 1937 y 1938 así:

- a) 4200 uniformes con pantalón largo;
3000 uniformes con pantalón corto para uso con polainas;
4800 gorras con una cubierta extra cada una.

Los sacos y pantalones deberán ser hechos a la medida de cada Agente, lo mismo que las gorras. Se empleará en su confección tela "kaki" tejido 2 x 1 igual a la muestra que se encuentra en la Secretaría de Gobierno y Justicia, Sección Primera. La tela de las gorras debe ser del mismo color y tejido del vestido.

Los sacos y pantalones serán de la misma forma de las muestras que se encuentran en esta Secretaría; el hilo de la costura y ojales deben ser del mismo color de la tela. Los bolsillos deben ser reforzados con presillas. El ribete de la sisa de cada manga debe ser de género blanco de buena calidad. El cuello debe ser entero, sin costura en el centro. Los bolsillos del saco deben ser más largos para que los sujete la costura de la basta y tengan suficiente firmeza; el cuello debe tener entrecia. Los bolsillos del pantalón en la parte de atrás deben tener ojal y botón y una costura de refuerzo exterior en el corte de la pinza; deben llevar también un refuerzo de la misma tela en las entrepiernas. Tanto el saco como el pantalón deben llevar doble costura a lo largo de las mangas, de las piernas y de la parte delantera del saco.

La persona que obtenga el contrato para el suministro de estos vestidos, se comprometerá a enviar un empleado suyo a cada una de las Secciones de Policía del interior de la República, con el fin de que tomen a los Agentes las medidas para la confección de los uniformes respectivos.

La cantidad mínima de uniformes que semanalmente deben entregarse a la Policía será de 60 a partir de la fecha en que se fije el contrato por el Poder Ejecutivo, pero puede aumentarse el número en casos de necesidad de acuerdo con las órdenes que imparta la Secretaría de Gobierno y Justicia. Este número puede disminuirse a juicio del Secretario de Gobierno y Justicia si así lo cree conveniente.

- b) 7200 pares de zapatos;
1600 pares de polainas.

Estos zapatos y polainas serán de puro cuero negro, iguales en calidad y forma a las muestras que se encuentran en la Secretaría de Gobierno y Justicia, las cuales se conservarán en ella. Ambos artículos deben ser hechos enteramente a máquina.

Pueden presentarse ofertas por separado para los artículos del grupo a) y para los del grupo b). Los proponentes deben presentar sus ofertas en pliegos cerrados, escritos a máquina en papel sellado de primera clase y deben acompañar con ellas los artículos que deseen suministrar.

Para ser postores hábiles los interesados deben depositar como fianza, en el Banco Nacional, la suma de B. 1000.00. El contrato que al efecto se celebre, necesita para su validez la aprobación del Poder Ejecutivo.

Panamá, 17 de Marzo de 1937.

El Secretario de Gobierno y Justicia,

HECTOR VALDEA.

Agencia Postal de Panamá

SERVICIO DE CORREOS

Buzones colocados en distintos sitios de la Capital

Palacio Nacional
Presidencia
La Merced
Cuartel Central, Avenida B.
Mercado, Calle 13 Este
Calle J, frente a Ancón
Avenida Central, La Florida
Avenida Central, París-Madrid
Avenida Central y Calle B, La Concordia
Santa Ana, Panazone
Santa Ana, Herbruger
Calle 16 Oeste, Botica Salazar
Alcaldía
Avenida A, número 38, Panamá School
Calle I, Instituto Nacional
El Chorrillo, Límite
Avenida del Perú, Registro Civil
Avenida del Perú, Calle 33
Avenida del Perú, Calle 36
Avenida Central, Calle K
Avenida Central, Calidonia, Calle P
Estación del Ferrocarril
Estafeta de Calidonia

SERVICIOS DE EXPRESOS

Se presta a domicilio, al recibo de la pieza postal, los dos días, excepto los Domingos por la tarde.

SERVICIO A DOMICILIO

Se presenta dos veces al día: una por la mañana y otra por la tarde. Excepto los Domingos por la tarde.

REPARTO GENERAL

Se atiende desde las 7 y 30 de la mañana hasta las 8 de la noche, todos los días, excepto los Domingos, cuando el servicio es de 8 a 11 de la mañana.

APARTADOS

De día y de noche, todos los días.

RECOMENDADOS Y ESTAMPILLAS

Todos los días de 7 y 30 de la mañana hasta las 8 de la noche. Los domingos de 8 a 11 de la mañana.

IMPRESOS

Todos los días, de 8 a 12 y de 2 a 5.

SECCION DE CALIDONIA

Los mismos servicios y las mismas horas.

ENCOMIENDAS POSTALES

Oficina: Avenida B y Calle 15 Este. Todos los días, excepto los Domingos, de 8 a 12 y de 2 a 5.

CIERRE DE CORREO PARA EL EXTERIOR

	Rec.	Ord.
Guayaquil, Paita, Trujillo y Callao, ORBITA	12	2:30
San Pedro y San Francisco, PRES. LINCOLN	12	2:30
Puerto Limón, QUERQUA	2	11:30
Buenaventura, Guayaquil, Paita, Trujillo, San Pedro y San Francisco, PRES. LINCOLN, San Salvador y Guatemala, STA. PAULA	2	11:30
Tela y New Orleans, METAPAN	2	11:30
Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, CALAMARES	2	11:30
Kingston, PASTORES	2	11:30
Port au Prince, CRISTOBAL	2	11:30
Curacao, Puerto Cabello, La Guaira, Port of Spain y Barbados, SIMON BOLIVAR	2	11:30
Puerto Limón, CRYSTENSEN	2	11:30
Buenaventura, Tumaco, Buenaventura, Paita y Medio, DERRAZO	2	11:30
Centro America, GUAYMALA	2	11:30
Habana, New York y San Francisco, GUAYMALA	2	11:30
Habana, New York y San Francisco, GUAYMALA	2	11:30
Puerto Cabello y New Orleans, CONTESSA	2	11:30

CIERRE DE CORREOS

Aereo Nacional

Para David, todos los días, a las 8 de la noche.
Para Remedios, Las Hojas y Puerto Armuelles, todos los días, excepto los Domingos, a las 8 de la noche.
Para Bocas del Toro, generalmente, una vez por semana. No tiene salida fija.

MARITIMO NACIONAL

Para Chiriquí y Coiba, cada vez que salga embarcación de la Sociedad de Navegación de Elliot.

Para el Darién, todos los viernes, en la lancha "Nueva Yaviza". Conduce para La Palma, El Real, Chepigana, Pinogana y Yaviza.

Para Bocas del Toro, todos los sábados, a las 12 y 30 del día por barcos de la United Fruit Co., y eventualmente, por la lancha "Deborah".

Para Taboga, los Lunas y Jueves.

Para San Miguel, Chimán, Chepillo, los Otoques, Garachiné y Jaqué, cada vez que haya embarcaciones para esos lugares.

TERRESTRE NACIONAL

Para los demás distritos de la Provincia de Panamá y las provincias de Coclé, Los Santos, Herrera y Veraguas, los Lunas, Miércoles y Viernes, a las 5 de la tarde.

Para Juan Díaz y Pueblo Nuevo, diariamente, a las 5 de la tarde.

Para San Francisco de la Caleta, los Jueves a las 10 de la mañana.

Para Pacora, los Jueves y Sábados, a las 10 de la mañana.

FERROCARRIL

Tres veces diarias, en los trenes que prestan servicio regular de la Estación de Panamá a la de Colón. Minutos antes de partir el tren.

AEREO INTERNACIONAL

EXPRESO: Norte y Centro de Colombia, Venezuela, Guayanas, Antillas, Brasil, Europa, Estados Unidos de América y Canadá (Vía Miami, Fla.), LUNES y VIERNES. Recomendados: a las 7 y 45 de la tarde. Ordinario: a las 8 de la noche.

AMERICA DEL SUR: Sur de Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile, Argentina, Uruguay y Paraguay.

MARTES y SABADOS: Recomendados, a las 7 y 45 de la noche; ordinarios a las 8.

CENTRO y NOROCCIDENTAL AMERICA, ASIA y OCEANIA (Vía Brownsville) Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala, México, Estados Unidos de América, Asia y Oceanía.

MIERCOLES: Recomendados, a las 8 de la mañana; ordinario, a las 8 y 30.

SABADO: Recomendados, a las 8 de la noche; DOMINGO, ordinario, a las 8 y 30 de la mañana.

NOTA: Los anteriores servicios tienen carácter permanente, con las excepciones anotadas. El siguiente, MARITIMO INTERNACIONAL, sufre variaciones que se anotan cada semana, o cuando ocurren en forma extraordinaria.

Panamá, Enero 18 de 1937

M. DE J. QUEJANO
Agencia Postal de Panamá