

GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO XXXIV

Panamá, República de Panamá, Viernes 9 de Abril de 1937

NÚMERO 1516

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 TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS

Sección de Comercio e Industrias

Resolución 5092, de 3 de Abril, por la cual se hace saber que se ha registrado una marca de fábrica, a favor de Bernardo Trute, comerciante de esta plaza.

Resolución 5093, de 3 de Abril, por la cual se registra marca de fábrica, a favor de la Sociedad "Schering-Kahlbaum Aktiengesellschaft", de Berlín, Alemania.

Resolución 5094, de 3 de Abril, por la cual se hace saber que se ha registrado marca de fábrica, a favor de la sociedad "La Química

Industrial-Bayer Meister Lucius-Waschit y Cia.", de Bogotá, Colombia.

Resolución 5095, de 3 de Abril, por la cual se registra marca de fábrica, a favor del señor Antonio Ruiz Argüelles, domiciliado en Barranquilla, Colombia.

Resolución 5096, de 3 de Abril, por la cual se ha registrado marca de fábrica, a favor de John M. Blair, domiciliado en Nueva York, EE. UU. de A.

Resolución 5097, de 3 de Abril, por la cual se hace saber que se ha registrado marca de fábrica, a favor de la "Liston, Limited", de Londres, Inglaterra.

Resolución 5098, de 3 de Abril, por la cual se registra marca de fábrica, a favor de la "Carter Medicine Company", de Nueva York, EE. UU. de A.

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

(Conclusión)

REGLA XXII

Inspecciones iniciales y subsiguientes de los buques

1. Todo buque nuevo o existente se someterá a las inspecciones siguientes:

- a) una inspección previa a la entrada en servicio;
- b) una inspección periódica cada doce meses;
- c) inspecciones suplementarias incidentales.

2. las inspecciones previstas en el artículo precedente se efectuarán en las siguientes condiciones:

a) la inspección previa a la entrada de servicio implica un examen completo del casco, de los aparatos mecánicos y del armamento, singularmente una inspección en seco de la obra viva y una visita exterior e interior de las calderas. Esta inspección permitirá comprobar que el buque, desde el punto de vista de las disposiciones generales, del material y escantillones del casco, de las calderas y sus accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, de los aparatos de salvamento y del armamento, responde completamente a las prescripciones del presente Convenio y de los Reglamentos de detalle dictados para su aplicación por el Gobierno del Estado de que dependa, a los buques destinados al servicio a que el buque está afecto. La inspección permitirá igualmente darse cuenta de que el buque y su armamento son satisfactorios por todos conceptos.

b) la inspección periódica lleva consigo un examen de conjunto del casco, de las calderas, de la maquinaria y armamento y, especialmente, una inspección en seco de la obra viva.

Esta inspección permitirá darse cuenta de que el buque, desde el punto de vista del casco, de las calderas y sus accesorios, de las máquinas principales y auxiliares, así como de los aparatos de salvamento y del armamento, responde a las prescripciones del presente Convenio, y que, por otra parte, responde a las prescripciones de

del presente Convenio y a las de los Reglamentos de detalle dictados para la aplicación por el Gobierno del Estado de que dependa el buque.

c) una inspección general o parcial, según el caso, se llevará a cabo cada vez que un accidente se produzca o que se note un defecto que afecta a la seguridad del buque, a la integridad y eficacia de los aparatos de salvamento o de otros aparatos. Lo propio sucederá cada vez que el buque sufra una reparación o cuando se remueven partes importantes del mismo. La inspección permitirá darse cuenta de que se han efectuado las reparaciones o las renovaciones necesarias en buenas condiciones, que el material empleado y los procedimientos de ejecución que se hayan adoptado son completamente satisfactorios, y que el buque, por todos conceptos, responde a las prescripciones del presente Convenio y a las de los Reglamentos de detalle dictados para su aplicación por el Gobierno de que dependa el buque.

3. Los Reglamentos de detalle mencionados en el apartado 2 precedente, fijan las reglas que deben observarse para las pruebas hidrostáticas antes y después de entrar en servicio, aplicables a las calderas principales y auxiliares, a sus accesorios, a las tuberías de vapor, depósitos de alta presión y depósitos de combustible líquido para motores de combustión interna. Deberán indicar las presiones de prueba y el intervalo entre dos ensayos consecutivos.

Las calderas principales y auxiliares, sus accesorios, los depósitos diversos y las tuberías de vapor de más de 76 milímetros (tres pulgadas) de diámetro interior, deberán sufrir con éxito una prueba hidráulica antes de entrar en servicio. Los tubos de vapor de más de 76 milímetros (tres pulgadas) de diámetro interior, o sometidos a pruebas hidráulicas periódicas.

REGLA XXIII

Prescripciones referentes a las aperturas de escape en el buque, entre las principales.

Una vez terminada la inspección de la obra viva en la regla XXII, se le inspeccionará también la caldera, así como se le inspeccionará en la obra viva, el casco, del aparato antes del servicio, y se remitirá a la sección.

APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

REGLA XXIV

Modelos reglamentarios de botes

Los modelos reglamentarios de botes se clasifican como sigue:

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

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

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

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

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

REGLA XXV

Botes salvavidas de la clase I

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

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

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

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

a) botes salvavidas con flotadores solamente interiores.

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

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

b) embarcaciones de salvamento con flotadores exteriores e interiores.

La flotabilidad interior de una embarcación de madera de este tipo se asegurará mediante cajas estancas de aire, con un volumen total igual, cuando menos, a 7½ por 100 de la capacidad cúbica de la embarcación.

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

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

La flotabilidad de una embarcación metálica de este tipo no será nunca menor que la exigida precedentemen-

te para una embarcación de madera de igual capacidad cúbica. El volumen de las cajas y el de los flotadores exteriores se aumentará en consecuencia.

REGLA XXVI

Embarcaciones de la clase III

Las embarcaciones de la clase II cumplirán las siguientes condiciones:

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

Decímetros cúbicos Pies cúbicos
cúbicos ingleses

Cajas estancas	43	1,5
Flotadores externos (si son de corcho) 6		0,2

Los flotadores exteriores podrán ser de corcho o de cualquier otra materia equivalente. No se permitirán flotadores rellenos de juncos, de corcho en virutas o en granos, o por cualquiera otra substancia en trozos sueltos sin cohesión propia, ni flotadores que requieran una insuflación de aire.

Quando los flotadores no sean de corcho, su volumen e instalación proporcionarán al bote una flotabilidad y estabilidad no menores que las de una embarcación similar con flotadores de corcho.

Una embarcación metálica de este tipo llevará flotadores internos y externos que aseguren una flotabilidad igual, por lo menos, a la de una embarcación de madera.

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

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

ESLORA DEL BOTE SALVAVIDA		FRANCO BORDO MINIMO	
Metros	Pies ingleses.	Milímetros	Pulgadas inglesas
7,90	26	200	8
8,50	28	225	9
9,15	30	250	10

El franco-bordo de las embarcaciones de eslora intermedia se obtienen por interpolación.

Las amuradas plegables serán estancas.

b) embarcaciones con cubierta y amuradas estancas, fijas o plegables.

(1) Embarcaciones de cubiertas de pozo:

La parte no elevada de la cubierta de una embarcación de este tipo presentará una superficie no menor que el 30 por 100 de la total de la cubierta. Esa parte no elevada o pozo estará, por encima de la flotación en carga, a una altura cuando menos igual en todos sus puntos al 1/2 por 100 de la eslora de la embarcación. Ese límite se aumentará hasta el 1 1/2 por 100 en las extremidades del pozo.

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

(2) Embarcaciones de cubierta corrida:

El franco-bordo mínimo de la perturbación de este tipo es independiente de su altura y no depende más que

de su profundidad. Las medidas se toman a la mitad de la eslora de la embarcación y verticalmente, desde la parte superior de la cubierta en el costado hasta la parte inferior del tablon de aparadura para la profundidad y hasta la flotación en carga para el franco-bordo.

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

PROFUNDIDAD DEL BOTE SALVAVIDAS		FRANCO BORDO MINIMO	
Milímetros	Pulgadas inglesas	Milímetros	Pulgadas inglesas
310	12	70	2 $\frac{3}{4}$
460	18	95	3 $\frac{3}{4}$
610	24	130	5 $\frac{1}{2}$
760	30	165	6 $\frac{1}{2}$

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

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

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

REGLA XXVII

Botes de motor.

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

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

b) tendrán un repuesto suficiente de combustible y se mantendrá siempre lista para utilizarla;

c) el motor y sus accesorios irán convenientemente encerrados, para asegurar sus funciones en condiciones desfavorables de tiempo y se podrá dar marcha atrás en las mismas condiciones;

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

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

REGLA XXVIII

Balsas de salvamento

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

a) será de material y construcción aprobados;

b) será utilizable y estable, cualquiera que sea la superficie sobre la cual flota;

c) irá provista en ambas caras de amuradas fijas o plegables de madera, de tela o de cualquier otro material adecuado;

d) llevará un cabo o pasamanos sujeto con anillos alrededor de las paredes externas;

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

f) no tendrá menos de 85 decímetros cúbicos (3 pies cúbicos) de cajas de aire de flotadores equivalentes para cada persona que pueda llevar;

g) tendrá una superficie de cubierta de 3,720 centímetros cuadrados (4 pies cuadrados), por lo menos, para cada persona que pueda llevar, y las personas transportadas deberán estar efectivamente fuera del agua,

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

REGLA XXIX

Aparatos flotantes

Un aparato flotante, sea un banco, una silla flotante de cubierta o cualquier otro, se considerará, por la que atañe a la flotabilidad, como correspondiente al número de personas que resulte de dividir el número de kilogramos de hierro que pueda soportar en agua dulce por 14.5 (equivalente al peso en libras dividido por 32). Si se emplea aire para obtener la flotabilidad del aparato, no será necesaria una insuflación antes de usar el aparato en caso de urgencia.

El número de personas para las que el aparato se considera utilizable, es el menor de los dos números obtenidos, como se ha indicado antes, o dividiendo el perímetro en centímetros por 30,5 (1 pie).

Cada aparato flotante que se pruebe llenará las siguientes condiciones:

1. Será de material y de construcción aprobados.

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

3. Tendrá dimensiones, resistencia y peso tales que se pueda maniobrar sin auxilio de aparatos mecánicos y, si fuere necesario echar a la mar, sin averías, desde la cubierta del buque donde se encuentre.

4. Las cajas de aire o los flotadores equivalentes se acondicionarán tan cerca como sea posible de los costados del aparato.

5. Llevará un cabo o pasamanos sujeto con argollas alrededor de las paredes exteriores.

REGLA XXX

Capacidad cúbica de los botes salvavidas de la clase I

1. La capacidad cúbica de una embarcación de salvamento de la clase I se calculará por la fórmula de Simpson (Simpson) o por cualquier otro método que proporcione el mismo grado de exactitud. La capacidad de una embarcación de pura cuadrada se determinará como si fuese aguda.

2. A título de indicación, la capacidad de metros (o pies ingleses) cúbicos de una embarcación, calculada con la ayuda de la regla de Simpson, puede considerarse como dada por la fórmula:

$$\text{Capacidad} = \frac{1}{12} (A_1 + 4A_2 + A_3) \times L$$

12

en la que L designa la longitud de la embarcación medida en metros (o pies ingleses); en el tercer término del numerador

madera o planchas, de roña o codaste. Si se trata de una embarcación de popa cuadrada, la eslora se medirá hasta la cara interna del yugo.

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

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

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

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

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

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

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

5. Si la profundidad de la embarcación es mayor que 123 centímetros (4 pies), el número de personas, que la aplicación de las reglas conduce a admitir, se reducirá en la proporción de ese límite o profundidad real, hasta que un experimento a flote, llevando a bordo el indicado número de personas, provistas todas ellas de sus chalecos salvavidas, haya permitido determinar definitivamente el número.

6. Cada Administración, mediante fórmulas convenientes, fijará un límite del número de personas en las embarcaciones de extremo muy fino y en las que presentan formas muy llenas.

7. Cada Administración se reserva el derecho de atribuir a una embarcación una capacidad igual al producto por 0.6 de las tres dimensiones, al ser menor que este procedimiento de cálculo no da resultado aproximado por exceso. Las dimensiones se entenderán entonces medidas en las siguientes condiciones:

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

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

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

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

8. La capacidad cubica de una embarcación de motor se deduce de la capacidad bruta, restándole de ella un volumen igual al ocupado por el motor y sus accesorios y, en su caso, por la instalación radiotelegráfica y el proyector con sus accesorios.

REGLA XXXI

Superficie de las embarcaciones de la clase II

1. La superficie de la cubierta de una embarcación que la tenga se determinará como se indica a continuación o por cualquier otro método que proporcione una exactitud de la misma clase. La misma regla se aplicará para la determinación de la superficie comprendida en el interior de la amurada rígida de una embarcación de la clase II a).

2. A título de indicación, el área de la superficie en metros (o en pies ingleses) cuadrados de una embarcación puede considerarse dada por la fórmula

$$\text{Capacidad} = \frac{l}{12} \times (2a + 1.5b + 4c + 1.5d + 2e)$$

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

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

REGLA XXXII

Marcas de los botes, balsas de salvamento y aparatos flotantes

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

La inscripción del número de personas en las balsas de salvamento y los aparatos flotantes se hará en las mismas condiciones.

REGLA XXXIII

Capacidad de transporte de las embarcaciones

1. El número de personas que pueda recibir una embarcación de uno de los modelos reglamentarios es igual al máximo número entero contenido en el cociente de la capacidad en metros (o pies) cuadrados de la embarcación por el valor reglamentario de la capacidad unitaria o del área de la superficie unitaria según el caso, indicadas a continuación para cada tipo.

2. Los valores reglamentarios de las capacidades y superficies unitarias son los siguientes:

	En metros cúbicos.	En pies cúbicos ingleses.
Capacidades unitarias:		
Embarcaciones abiertas, clase I, a)...	0,283	10
Embarcaciones abiertas, clase I, a)...	0,255	9
	En metros cuadrados.	En pies cuadrados ingleses.
Superficies unitarias:		
Clase II...	0,325	3,5

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

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

REGLA XXXIV

Límites de la capacidad

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

Este número se reducirá:

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

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

En las embarcaciones de la clase II b) (1), la parte elevada de la cubierta, en los costados, puede considerarse como apta para proporcionar plazas sentadas.

REGLA XXXV

Colocación y peso de las personas

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

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

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

REGLA XXXVI

Armamento de las embarcaciones y de las balsas de salvamento

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

- un juego de remos, a razón de uno por bancada, dos remos de recambio, una espadilla, un juego y medio de toletes u horquillas y un bichero;
- dos espiches para cada orificio de desagüe (los hacen falta espiches para los orificios de desagüe provistos de válvulas automáticas convenientes); un verti-

dero y un balde de hierro galvanizado;

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

d) dos hachetas;

e) un farol provisto con aceite y accesorios;

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

g) una aguja eficaz;

h) un pasamanos sujeto al exterior con argollas;

i) un ancla flotante;

j) una boza;

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

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

m) un recipiente estanco, con un vaso sujeto a él con una trinca, que contenga un litro (un cuarto inglés) de agua dulce por persona;

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

o) quinientos gramos (una libra inglesa) de leche condensada por persona;

p) una caja adecuada para material menudo de armamento;

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

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

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

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

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

Cada Administración fijará las condiciones de alcance y de potencia a las que deberá satisfacer la instalación radiotelegráfica.

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

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

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

a) cuatro remos;

b) cinco toletes;

c) una señal pirócnica de balsa salvavidas;

d) un ancla flotante;

e) una boza;

f) un recipiente que contenga cuatro litros y medio (un galón inglés) de aceite vegetal o animal. El recipiente irá dispuesto de manera que pueda esparcirse con facilidad el aceite en el agua, y estará construido de manera que pueda amarrarse al ancla flotante;

g) un recipiente impermeable al aire que contenga víveres a razón de un kilogramo (dos libras inglesas) de víveres por persona;

h) un recipiente estanco con un vaso sujeto por una trinka, que contenga un litro (un cuarto inglés) de agua dulce por persona;

i) por lo menos una docena de señales rojas automáticas y una caja de cerillas, todo ello en recipientes estancos.

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

REGLA XXXVII

Instalación y maniobra de los botes y balsas salvavidas

1. Salvo las prescripciones de la regla XXXVIII, las embarcaciones de salvamento podrán colocarse una encima de otra, o bajo ciertas condiciones que podrá imponer la Administración, una dentro de otra. Sin embargo, cuando haya que levantar las embarcaciones así dispuestas, antes de echarlas al agua, no se admitirán más que si se ha previsto un aparato mecánico de motor para elevarlas.

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

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

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

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

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

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

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

9. Las embarcaciones sujetas a los pescantes ten-

drán sus aparejos listos para prestar servicio y se tomarán medidas para que queden rápidamente libres de esos aparejos, sin que sea necesario que la maniobra sea simultánea en los dos.

10. Cuando un juego de pescantes sirva para más de un bote, habrá aparejos diferentes para cada bote: las betas son de cañamo, pero no serán necesarios pescantes distintos, cuando se utilicen betas metálicas con un dispositivo metálico para cobrarlas. Los aparatos que se empleen permitirán echar al agua las embarcaciones con orden y rapidez.

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

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

REGLA XXXVIII

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

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

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

Cuando una Administración opine que no es razonable, ni prácticamente posible, que un buque lleve el número de juegos de pescantes exigido por la columna A del cuadro inscrito en la regla XXXIX, podrá, en ciertos casos excepcionales, permitir una disminución del número de juegos de pescantes, siempre que el número no sea menor que el reducido, fijado por la columna B, y siempre también que la capacidad total de las embarcaciones del buque sea igual, cuando menos, al mínimo exigido por la columna C.

2. Un buque dedicado a viajes internacionales cortos tendrá un número de juegos de pescantes, según su eslora, fijado por la columna A del cuadro incluido en la regla XXXIX. A cada juego de pescantes se amarrará una embarcación de la clase I. Si los botes salvavidas amarrados a los pescantes no tienen la capacidad mínima exigida por la columna D del cuadro de la regla XXXIX y si no disponen de un sitio para cada persona a bordo, se instalarán embarcaciones de salvamento suplementarias de uno de los modelos reglamentarios, balsas salvavidas amarradas u otros aparatos flotantes para todas las personas presentes a bordo.

Si una Administración opina que no es prácticamente posible, ni razonable, que un buque

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

REGLA XXXIX

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

El cuadro que se incluye a continuación determina según la eslora del buque:

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

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

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

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

ESLORA REGISTRADA DEL BUQUE		(A) Número mínimo de juegos de pescantes	(B) Número reducido de juegos de pescantes que puede permitirse excepcionalmente	(C) Capacidad mínima de las embarcaciones salvavidas		(D) Capacidad mínima de las embarcaciones salvavidas	
Metros	Pies Ingleses			Metros cúbicos	Pies cúbicos ingleses	Metros cúbicos	Pies cúbicos ingleses
31 y menos de 37	100 y menos de 120	2	2	28	980	11	400
37 — 43	120 — 130	2	2	35	1.220	17	600
43 — 49	140 — 160	2	2	44	1.550	24	850
49 — 53	160 — 175	3	3	53	1.880	33	1.150
53 — 58	175 — 190	3	3	68	2.390	37	1.300
58 — 63	190 — 205	4	4	78	2.740	41	1.450
63 — 67	205 — 220	4	4	94	3.330	45	1.600
67 — 70	220 — 230	5	4	100	3.900	48	1.700
70 — 75	230 — 245	5	4	129	4.560	52	1.850
75 — 78	245 — 255	6	5	144	5.100	60	2.100
78 — 82	255 — 270	6	5	160	5.640	68	2.400
82 — 87	270 — 285	7	5	175	6.190	76	2.700
87 — 91	285 — 300	7	5	196	6.930	85	3.000
91 — 96	300 — 315	8	6	214	7.550	94	3.300
96 — 101	315 — 330	8	6	235	8.290	105	3.700
101 — 107	330 — 350	9	7	255	9.000	116	4.100
107 — 113	350 — 370	9	7	273	9.630	125	4.400
113 — 119	370 — 390	10	7	301	10.650	133	4.700
119 — 125	390 — 410	10	7	331	11.700	144	5.100
125 — 133	410 — 435	12	9	370	13.060	156	5.500
133 — 140	435 — 460	12	9	408	14.430	170	6.000
140 — 149	460 — 490	14	10	451	15.920	185	6.550
149 — 159	490 — 520	14	10	490	17.310	201	7.100
159 — 168	520 — 550	16	12	530	18.720	217	7.650
168 — 177	550 — 580	16	12	576	20.350		
177 — 186	580 — 610	18	13	620	21.900		
186 — 195	610 — 640	18	13	671	23.700		
195 — 204	640 — 670	20	14	717	25.350		
204 — 213	670 — 700	20	14	766	27.050		
213 — 223	700 — 730	22	15	808	28.560		
223 — 232	730 — 760	22	15	854	30.180		
232 — 241	760 — 790	24	17	908	32.100		
241 — 250	790 — 820	24	17	972	34.350		
250 — 261	820 — 855	26	18	1.031	36.450		
261 — 271	855 — 890	26	18	1.097	38.750		
271 — 282	890 — 925	28	19	1.160	41.000		
282 — 293	925 — 960	28	19	1.242	43.880		
293 — 303	960 — 995	30	20	1.312	46.350		
303 — 314	995 — 1.030	30	20	1.380	48.750		

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

Nota acerca de (C) y (D).—Para la aplicación de este cuadro, la capacidad de una embarcación de la clase II se obtiene multiplicando por 0.83 o por el 10 el número de personas para el cual está certificada la embarcación, para obtener la capacidad en metros o en pies cúbicos.

Nota acerca de (D).—Cuando la eslora del buque sea inferior a 31 metros (equivalentes a 100 pies) o superior a 168 metros (equivalentes a 550 pies), la Administración determinará la capacidad apropiada de las embarcaciones salvavidas.

REGLA XL

Chalecos y boyas salvavidas

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

- a) ser de material y construcción aprobados.
- b) ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro de siete kilogramos y 500 gramos (16.5 libras inglesas);
- c) ser reversible.

Se prohíbe los cinturones cuya flotabilidad esté asegurada por medio de compartimientos de aire.

2. Una boya salvavidas llenará las siguientes condiciones:

- a) ser de corcho macizo o de cualquier otra materia equivalente;
- b) ser capaz de sostener en agua dulce, durante veinticuatro horas, sin irse a pique, un peso de hierro de 14.5 kilogramos por lo menos (32 libras inglesas).

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

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

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

4. Todas las boyas irán provistas de un cabo que las contornee, sólidamente amarrado. Cuando menos, habrá una boya en cada costado, provista de un cabo salvavidas, con una longitud de 27.50 metros (15 brazas), por lo menos. El número de boyas luminosas salvavidas no será inferior a la mitad del número total de las boyas salvavidas y en ningún caso será menor que seis. Los correspondientes cohetes serán automáticos, eficaces y no se apagarán en el agua. Irán dispuestos en la proximidad de sus boyas, con los órganos de sujeción necesarios.

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

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

REGLA XLI

Personal patentado para botes salvavidas

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

Por cada bote o balsa salvavidas el personal pa-

tentado será por lo menos, igual al que especifica la siguiente tabla:

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

REGLA XLII

Personal de las embarcaciones salvavidas

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

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

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

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

REGLA XLIII

Descubrimiento y extinción del incendio

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

2. Cada buque dispondrá de bombas potentes contra incendios, movidas por vapor o por cualquier otra energía. En los buques de menos de 4,000 toneladas de arqueo bruto, las bombas serán dos, y tres para los buques más grandes. Serán suficientemente potentes para proporcionar cada una agua bastante, mediante dos chorros energéticos y simultáneos, en un punto cualquiera del buque, y antes de hacerse a la mar quedarán listas para funcionar inmediatamente.

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

4. En los espacios ocupados por la carga se podrán dirigir rápida y simultáneamente dos potentes chorros de agua, cuando menos. Por otra parte, se adoptarán medidas para conducir con rapidez a cada compartimiento ocupado por la mercancía, mediante una tubería fija, un gas extintor en cantidad suficiente para que el volumen de gas libere sea, al menos, igual al 20 por 100 del volumen de la bodega vacía del buque. En los buques de vapor se podrá admitir vapor en cantidad equivalente. La instalación para la extinción por gas o

vapor no es obligatoria en los buques de menos de 1,000 toneladas de arqueado bruto.

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

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

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

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

b) en cada departamento, ante los hornos, un recipiente que contenga 233 decímetros cúbicos (10 pies cúbicos) de arena, de aserrín impregnado de sosa, de cualquier otra materia seca aprobada y cucharones para esparcirla;

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

d) dispositivos para producir y distribuir rápidamente espuma en toda la parte inferior de la cámara de calderas, o de cada una de las cámaras de calderas si hay varias, y de cualquier parte del espacio de máquinas que contenga bombas de combustible o cajas de decantación. La cantidad de espuma que se deberá producir será la suficiente para cubrir, con un espesor de 15,24 centímetros (seis pulgadas) la superficie total de las planchas que formen en un compartimiento cualquiera el techo del lastre de agua, o de las del costado externo, donde no haya lastre de agua. Si el compartimiento de las máquinas y el de las calderas no están completamente separados, y si el combustible líquido puede pasar de la bodega de calderas a la de máquinas, el compartimiento de máquinas y la cámara de calderas se considerarán como si formasen un solo compartimiento. El aparato se podrá poner en marcha y gobernar desde el exterior del compartimiento donde pueda producirse el incendio;

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

f) todos los recipientes y las válvulas que sirven para utilizarlos, serán accesibles con facilidad y estarán colocados de modo que sea difícil el que, cuando se iniciase un incendio.

8. En los buques con motores de combustión interna, además de los dispositivos que permitan dirigir agua y simultáneamente dos potentes chorros de agua en todos los puntos del espacio de máquinas, y también distribuidores de agua en forma de lluvia, se instalarán en cada local de máquinas los siguientes dispositivos:

a) cuando menos, un extintor aprobado de 45 litros (10 galones), y por otra parte cada 1,000 caballos de vapor de potencia al freno de las máquinas, un extintor aprobado de nueve litros (dos galones), sin que el número total de extintores de nueve litros pueda ser menor que dos, ni se puedan exigir más de seis de esos extintores;

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

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

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

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

REGLA XLIV

Reglamento de zafarrancho

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

- a) el cierre de las puertas estancas, compuertas, etc.;
- b) el armamento de las embarcaciones, botes salvavidas y aparatos flotantes en general;
- c) el echar al agua los botes amarrados o pescentes;
- d) la preparación general de las demás embarcaciones, de las tablas salvavidas y de los aparatos flotantes;
- e) la asamblea o reunión de los pasajeros;
- f) la extinción del incendio.

El Reglamento de zafarrancho fija las funciones que los agentes del servicio general deberán llenar respecto a los pasajeros en caso de alarma. Estas funciones a-barean singularmente:

- a) el aviso que hay que dar a los pasajeros;
- b) el organizar a preparar y a salir convenientemente los botes salvavidas;
- c) el cumplir con el deber de zafarrancho;
- d) el mantenimiento del orden en los corredores y estancias, en un modo decente, todo lo que atañe a la comodidad de los pasajeros.

El Reglamento de zafarrancho determinará las señalizaciones llamadas de toda la tripulación a sus puestos de embarcaciones y de botes salvavidas, la descripción de las mismas.

REGLA XLV

Zafarrancho y ejercicios

Cada semana, si es posible, y antes de hacerse a la mar, en los buques cuyo viaje dure más de una semana, se practicará un ejercicio de embarcaciones. Las fechas en que se realizarán los ejercicios se inscribirán en el cuadernillo reglamentario de bitácora, y si no ha habido ningún ejercicio en el transcurso de la semana, se consignarán en el cuadernillo las razones de la omisión.

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

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

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

SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

REGLA XLVI

Transmisión de informes

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

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

INFORMES REQUERIDOS

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

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

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

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

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

4. Perturbaciones frías (huracanes en las Antillas, tifones en las costas de la China, ciclones en el Océa-

nico Indico y temporales de igual naturaleza en las demás regiones).

1. Mensajes que señalen el encuentro con un temporal. Esta obligación debe entenderse con un criterio amplio y el informe debería transmitirse cada vez que el Capitán tenga motivos de creer que un temporal tropical amenaza en sus cercanías.

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

a) presión barométrica (milibares, pulgadas inglesas o milímetros);

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

c) dirección del viento (verdadera y no magnética);

d) fuerza del viento (escala de Beaufort o escala decimal);

e) estado de la mar (llana, moderada, fuerte, gruesa);

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

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

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

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

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

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

EJEMPLOS

Hielo:

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

Derelicto:

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

Peligro para la navegación:

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

Temporal tropical:

TTT temporal. Aguantamos temporal tropical. Barómetro corregido 594 milibares, baja rápidamente. Viento NW, intensidad 3 Beaufort, rachas fuertes. Oleaje E. Rumbo ENE., nudos, 2204 N., 11345 E., 0030 GMT, 18 Agosto.

TTT temporal. Apariencias indican proximidad huracán. Barómetro corregido 29.64 pulgadas en baja. Vientos NE., intensidad 2 Beaufort. Oleaje medio del NE. Chubascos frecuentes. Rumbo 35 grados, 3 nudos, 2200 N., 7236 W., 1300 GMT, 13 Septiembre.

TTT temporal. Circunstancias indican la formación de un ciclón intenso. Viento E. 14 SW, intensidad 5 Beaufort. Barómetro no corregido 753 milímetros ha bajado.

5 mjm durante las tres últimas horas. Rumbo N. 60 W, 8 nudos. 16 20 N. 9302 E. 0200 GMT, 4 Mayo.

TTT temporal. Tifón en el SE. El viento aumenta del N. y el barómetro baja rápidamente. Situación 1812 N. 12605 E. 0303 GMT, 12 Junio.

CERTIFICADOS

REGLA XLVII

Modelo de certificado de seguridad para buque de pasaje

CERTIFICADO DE SEGURIDAD

(Sello oficial)

(Nacionalidad)

un
por viaje internacional.
un corto

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

Nombre del buque	Número o numeral del buque	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto

Gobierno.

(Nombre) certifica.

El infrascrito.

(Nombre) certifica.

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

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

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

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

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

..... embarcaciones susceptibles de recibir personas.
..... balsas de salvamento que pueden recibir personas.

..... aparatos flotantes capaces de soportar personas.

..... boyas salvavidas.
..... chalecos salvavidas.
..... marineros patentados.

5. A las instalaciones radiotelegráficas:

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

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

Este certificado se expide en nombre del Gobierno..

Es válido hasta el de de 19.....

Expedido en el de 19....

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

(Sello).

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

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

(Firma).

MODELO DE CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOTELEGRAFICA

(Sello oficial).

(Nacionalidad).

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

Nombre del buque	Número o numeral del buque	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto

El Gobierno.

(Nombre) certifica.

El que suscribe.

(Nombre) certifica.

1. Que el buque precitado satisfice a las prescripciones del indicado Convenio, por lo que atañe a la Radiotelegrafía.

	Prescripciones de los artículos 1.º y 2.º de dicho Convenio	Disposiciones realizadas a bordo
Horas de guardia.....		
¿Hay aparato de auto-alarma aprobado?.....		
¿Hay instalación de socorro independiente?.....		
Número mínimo de operadores.....		
Operadores suplementarios o radioescuchas.....		
¿Hay radiogoniómetro?.....		

Este certificado se expide en nombre del Gobierno.....

Tiene validez hasta el

Expedido en el de 19....

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

(Sello).

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

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

(Firmado).

MODELO DE CERTIFICADO DE DISPENSA

CERTIFICADO DE DISPENSA

(Sello oficial).

(Nacionalidad).

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

Nombre del buque	Número o numeral del buque	Puerto de matrícula	Tonelaje bruto

El Gobierno.

(Nombre) certifica.

El infrascrito.

(Nombre) certifica.

Que el precitado buque queda dispensado, en virtud del artículo del Convenio internacional de referencia, de cumplir las prescripciones de (*) del Convenio para los viajes de a

Insértense aquí las condiciones, si las hay, bajo las que se otorga el certificado de dispensa.

Este certificado se expide en nombre del Gobierno.....

..... y es válido hasta el

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

(Sello).

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

Expedido en el de 19....

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

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

(Firma).

ANEJO II

Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar.

PRELIMINARES

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

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

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

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

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

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

Reglas acerca de las luces, etc.

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

ARTICULO 1

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

ARTICULO 2

Un buque de vapor en marcha llevará:

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

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

La segunda luz blanca no es obligatoria para los buques de una eslora menor que 45.75 metros, pero podrán llevarla:

c) si esas dos luces blancas se colocarán en el plano longitudinal o paralelamente a ese plano, de manera que una de ellas esté más elevada que la otra, cuando menos a 4.57 metros y en una posición tal que la luz inferior esté a proa de la superior y encima de las luces previstas en los apartados b) y c) del presente artículo.

lo. La distancia vertical entre las dos luces será menor que la horizontal. La luz blanca prevista en el apartado a), cuando no haya más que una, o la luz inferior cuando el buque lleve dos, se encontrará a una altura por encima de la regala no menor que 6,10 metros, y si la manga rebasa 6,10 metros, a una altura por encima de la regala, al menos igual a la manga, sin que sea necesario que la altura exceda de 12,10 metros;

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

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

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

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

ARTICULO 3

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

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

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

ARTICULO 4

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

b) un buque dedicado a tender o a levantar un cable submarino llevará, en vez de las luces prescritas en el artículo 2 a) y b), tres luces, colocadas en una línea ver-

tical a 1,83 metros de distancia mínima recíproca, de manera que la más baja de las tres no se encuentre a menos de 4,57 metros por encima de la regala. La luz superior y la inferior serán rojas, y blanca la de en medio. Tendrán una intensidad suficiente para que puedan verse en todo el horizonte a una distancia de dos millas por lo menos. De día llevará en la misma línea vertical, a 1,83 metros de distancia, cuando menos, una de otra y situadas donde sean más visibles, tres cuerpos de 0,61 metros de diámetro mínimo cada uno, de los cuales serán esféricos y de color rojo el más alto y el más bajo, teniendo el intermedio forma biconica y color blanco;

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

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

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

ARTICULO 5

Todo buque de vela en marcha y todo buque remolcado, llevará las luces prescritas en el artículo 2 para un buque de vapor en marcha, exceptuando las luces blancas, mencionadas en dicho artículo, que no llevará ninguna.

ARTICULO 6

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

Para facilitar y hacer más seguro el empleo de esas luces portátiles, los buques equipados externamente del mismo color de la luz que respectivamente contiene o irán provistos de pantallas.

ARTICULO 7

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

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

a) a proa del buque, en la chimenea o a proa de la quilla, donde sea más visible, una luz roja a 1,75 metros por encima de la regala, una horizontal y brillante, construida y fijada como se ha dicho en el artículo 2 a) y de una intensidad suficiente para que se vea desde una distancia de tres millas por lo menos;

b) luces de costado, verde y roja, construidas y fijadas como se ha indicado en el artículo 2 d) y e), con una intensidad suficiente para que se vean a una distancia de una milla, por lo menos, y durante el día, una de otra, donde sean más visibles, dos globos o cuerpos negros de 0,61 metros de diámetro cada uno;

tado. Este farol no se pondrá a menos de 0,91 metros por debajo de la luz blanca.

2. Los buques pequeños de vapor, como las embarcaciones que llevan a bordo los buques de navegación marítima, pondrán poner la luz blanca a menos de 2,74 metros por encima de la regala, pero esa luz se encontrará por encima de las luces de costado o del farol combinado mencionado en el apartado 1 b).

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

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

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

ARTICULO 8

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

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

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

Un buque de vapor de Práctico, cuando se encuentre en su distrito prestando servicio de practicafe, pero no en el fondeadero, deberá llevar, además de las luces y de los *flare up lights* exigidos para todos los botes de Práctico de vela, una luz roja a 2,40 metros por debajo de la luz blanca del calcs del palo, que sea visible en todo el horizonte a una distancia de tres millas por lo menos, y tendrá también las luces de costado exigidas para los buques en marcha.

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

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

ARTICULO 9 (*)

Los buques y embarcaciones de pesca, fuera de los casos previstos en párrafos precedentes, estarán obligados a llevar y a enseñar cuando estén en marcha las luces

reglamentarias para los buques de su tonelaje en movimiento.

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Los buques y embarcaciones de la Japón y Corea que estén en el apartado de mano ("Kul"), enseñarán las luces prescritas para los buques sin cubierta con redes de arrastre.

(**) Los buques y embarcaciones de la Japón y Corea que estén en el apartado de mano ("Kul"), enseñarán las luces prescritas para los buques sin cubierta con redes de arrastre.

(***) Véase la nota anterior.

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

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

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

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

e) los dragadores de ostras y otros buques con redes de draga, llevarán y enseñarán las mismas luces que los buques de barredera;

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

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

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

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

h) si un buque o una embarcación de pesca se hace estacionario por haberse enredado sus artículos en una roca o en otro obstáculo, izará durante el día la señal prevista por el apartado k). De noche enseñará la luz o las luces prescritas para un buque fondeado, y en tiempo de niebla, de neblina, de nieve o si hay chubascos fuertes, hará la señal de neblina de los buques fondeados (véase el apartado d) y el último apartado del artículo 15);

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

ñal acústica eficaz, con intervalos que no excedan de un minuto;

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

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

ARTÍCULO 10

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

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

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

ARTÍCULO 11

Un buque de menos de 45,72 metros de eslora, cuando esté fondeado, llevará a proa, en el sitio más visible, pero a una altura que no exceda de 6,10 metros por encima de la regala, una luz blanca en un farol dispuesto de manera que se proyecte en todo el horizonte en forma clara, uniforme y no interrumpida a una distancia de dos millas por lo menos.

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

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

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

ARTÍCULO 12

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

ARTÍCULO 13

Las presentes reglas no dificultarán en nada la práctica de las prescripciones especiales dictadas por cualquier Gobierno en cuanto a disponer un mayor número de luces de situación o de señales a bordo de dos o más

GACETA OFICIAL

Se publica todos los días hábiles (a excepción del Sábado)

DIRECTOR ARISTIDES A. LINARES**OFICINA****ADMINISTRACION:**

Calle 11 Oeste No 2.—Tel. 1064 J. Jefe de la Sección de Ingresos de la Secretaría 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

buques de guerra, así como a bordo de buques que naveguen en convoy. Tampoco dificultarán el empleo de señales de reconocimiento, adoptadas por los Armadores con autorización de sus Gobiernos respectivos y debidamente registradas y publicadas.

ARTICULO 14

Todo buque que navegue a vela y al mismo tiempo a vapor o con cualquier otro medio de propulsión mecánica, llevará de día, a proa y en el sitio más visible, un cono negro de 0.61 metros de diámetro en la base, con el vértice hacia arriba.

SENALES ACUSTICAS PARA NIEBLA, ETC.**ARTICULO 15**

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

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

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

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

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

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

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

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

c) todo buque de vela que esté en marcha, con intervalos que no excedan de un minuto, producirá un sonido cuando cina por la amura de estribor, dos sonidos consecutivos cuando el viento sopla por la popa del través.

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

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

En los buques de eslora superior a 105.75 metros, se tocará la campana a proa del buque, y, además, a popa y con intervalos que no excedan de un minuto, se hará sonar un gong o cualquier otro instrumento cuyo sonido no pueda confundirse con el de la campana;

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

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

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

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

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

LA VELOCIDAD DE LOS BUQUES SERA MODERADA EN TIEMPO DE NIEBLA, ETC.**ARTICULO 16**

En tiempo de niebla, neblina, llovizna o nieve y mientras haya fuertes chubascos, los buques irán a velocidad moderada, teniendo debidamente en cuenta las circunstancias y condiciones existentes.

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

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

El peligro de abordaje, cuando las circunstancias lo consentan, podrá comprobarse por la observación a

(*) Los buques de vapor para Práctica en los Países Bales, cuando presten servicio de practica en su estación, en tiempo de niebla, de neblina, de nieve, o mientras haya fuertes chubascos, quedan obligados a producir, con intervalos de dos minutos, cuando más, un sonido prolongado de la sirena, seguido de un segundo después de un sonido prolongado del silbato de vapor, seguido a su vez con un segundo de intervalo, de un sonido prolongado de la sirena. Cuando no estén en su estación, en servicio de practica, harán las mismas señales que los demás vapores.

tenta de las marcaciones, con la aguja, de un buque que se aproxima. Si la marcación no cambia de una manera apreciable, se puede inferir que el peligro existe.

ARTICULO 17

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

- a) todo buque que navegue a un largo se separará de la derrota de otro que esté todo a cañir;
- b) todo buque que ciña por la amura de babor se separará de la derrota de otro que ciña por la de estribor;
- c) cuando dos buques naveguen a un largo con el viento por distintos costados, el que tenga el viento por babor se separará de la derrota del otro;
- d) cuando dos buques naveguen a un largo teniendo el viento por el mismo costado, el que esté a barlovento se apartará de la derrota del que esté a sotavento;
- e) todo buque que navegue en popa se apartará de la derrota de otro.

ARTICULO 18

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

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

El único caso previsto por este artículo es el de dos buques que se pongan la proa, o de otro modo cuando durante el día cada buque vea los palos del otro en la misma línea o casi en la misma línea que los suyos propios, y de noche, cuando cada buque pueda ver a la vez las dos luces de costado del otro.

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

ARTICULO 19

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

ARTICULO 20

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

ARTICULO 21

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

Nota.—Si, como consecuencia de estar nublado el tiempo o por razones, dos buques llegan a estar de tal manera próximos uno a otro que el abordaje no pueda evitarse por la maniobra única del que debe dejar libre el paso, el otro buque, por su parte, hará la maniobra que crea más conveniente para impedirlo. (Véanse los artículos 27 y 28).

ARTICULO 22

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

ARTICULO 23

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

ARTICULO 24

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

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

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

ARTICULO 25

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

ARTICULO 26

Todo buque de vela en marcha se apartará de la derrota de otros veleros o embarcaciones que estén pescando con redes, aparejos o barrederas. Esta prescripción no da derecho a los barcos ocupados en una operación de pesca a obstruir un canal frecuentado por buques que no sean pesqueros.

ARTICULO 27

Al seguir las prescripciones precedentes, e interpretárlas, se tendrán en cuenta todos los peligros de navegación y de abordaje, así como las circunstancias particulares que obliguen a apartarse de estas reglas para evitar un peligro inmediato.

SEÑALES ACUSTICAS PARA LOS BUQUES QUE SE AVISTEN RECÍPROCAMENTE

ARTICULO 28

Las palabras "sonido breve", empleadas en este artículo, se refieren a un sonido de un segundo de duración próximamente.

Cuando un buque de vapor en marcha vea a la vista de otro y tenga que cambiar de rumbo, de acuerdo con la autorización o las prescripciones de este Reglamento, deberá indicar dicho cambio por las señales siguientes, hechas con silbato o sirena:

Un sonido breve para decir: "voy a estribor"; dos sonidos breves para indicar: "voy a babor"; y tres sonidos breves para decir: "marcha atrás a toda velocidad".

II

La Conferencia toma nota de las siguientes declaraciones, hechas por las Delegaciones indicadas a continuación:

(A)

Los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran solemnemente que la firma del Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, con fecha de hoy, no significa que el Gobierno de los Estados Unidos de América reconozca un régimen o una institución firmante o adherida al presente Convenio, cuando tal régimen o institución no esté reconocida como Gobierno de su país por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Por otra parte, los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran que el tomar parte en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, firmado hoy, no implica para los Estados Unidos de América ninguna obligación contractual respecto a un país representado por un régimen o una institución que el Gobierno de los Estados Unidos no haya reconocido como Gobierno del país, hasta que este último tenga un Gobierno reconocido por los Estados Unidos de América.

(B)

La Delegación de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas declara que su Gobierno no tomó parte en el Convenio Radiotelegráfico Internacional de 1927 y, por consiguiente, no se juzga obligada por el compromiso que figura en la parte primera de esta Acta final, pero que después de ratificar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, el Gobierno de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas aplicará y dará pleno vigor a los artículos de este último Convenio y sus anejos, en que se haga referencia al precitado Convenio internacional como parte integrante del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar.

III

La Conferencia decide también hacer las recomendaciones siguientes:

REFERENTES A LA CONSTRUCCION

1. Estabilidad

La Conferencia ha examinado la necesidad y la posibilidad práctica de adoptar reglas para la estabilidad, prevaleciendo la opinión de que por el momento sólo es posible prácticamente adoptar las prescripciones generales contenidas en el artículo 8 para las pruebas de estabilidad de buques nuevos de pasaje. No obstante, la Conferencia desea llamar la atención de los Gobiernos contratantes sobre la conveniencia de que cada Administración estudie la cuestión de la estabilidad de los distintos modelos nacionales de buques y de tráfico, y de que esos Gobiernos contratantes cambien informes acerca del particular.

2. Aberturas en los mamparos y costados de los buques

La Conferencia reconoce la exactitud de las objeciones relativas a las aberturas en los costados y en los mamparos transversales, estancos principales, que se puedan abrir a veces en la mar; pero opina que todavía no ha llegado la hora de insistir en la necesidad para esas aberturas, prescripciones internacionales más severas

que las incorporadas a las reglas. No obstante, recomienda la Conferencia que los distintos Gobiernos se esfuerzen especialmente para asegurarse que en cada caso se reducirá al mínimo posible el número de aberturas, y especialmente el de portillos con bisagras del costado por debajo de la línea de suprimensión, y el de puertas situadas en la parte baja de los mamparos en el espacio de máquinas.

3. Tráficos que ofrecen peligro especial

La Conferencia, para la seguridad de la vida humana en la mar, opina que hay tráfico, como el de pasajeros entre Inglaterra y los puertos vecinos del Continente, para los que son excepcionales los peligros de la mar, a causa de las condiciones de tiempo y de tráfico, y en los cuales, por no haber transporte de mercancías, es posible realizar una subdivisión más elevada que la exigida por el Convenio. Por lo mismo, recomienda la Conferencia que los Gobiernos contratantes interesados estudien la adopción, en los buques principalmente afectos al transporte de pasajeros en esas condiciones, de un grado de subdivisión más elevado en la proporción que se juzgue razonable y prácticamente realizable.

REFERENTES A LOS APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

4. Medios de afianzamiento a las embarcaciones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda que los Gobiernos contratantes estudien la posibilidad práctica de exigir que los botes salvavidas, a bordo de los buques matriculados en sus puertos, vayan provistos de dispositivos que permitan a las personas agarrarse a ellos, cuando den la vuelta, sin aumentar los riesgos que implica el echarlos al agua.

5. Mercancías peligrosas

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, desea que se tomen cuantas medidas sean posibles para llegar a un Acuerdo internacional acerca de la definición de mercancías peligrosas, previstas en el artículo 24 del presente Convenio, y de la definición de reglas uniformes para el embalaje y estiba de tales géneros.

REFERENTE A LA RADIOTELEGRAFIA

6. Señal de alarma

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar ha aprobado el empleo del receptor automático de alarma para asegurar la escucha, y previendo que en plazo breve habrá gran número de esos receptores instalados en los buques de pasaje y en los de carga, recomienda a la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional el prescribir que "la señal de alarma, en general, deberá proceder a la de socorro".

7. Avisos de ciclones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar juzga más importante impedir los naufragios que prestar socorro una vez ocurrido un naufragio, y como cree que, en ciertos casos, el receptor automático de alarma puede utilizarse con ese objeto, recomienda encarecidamente que la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional autorice a los Gobiernos para que permitan a las estaciones costeras que se hallen bajo su jurisdicción anteceder la señal de

II

La Conferencia toma nota de las siguientes declaraciones, hechas por las Delegaciones indicadas a continuación:

(A)

Los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran solemnemente que la firma del Convenio para la seguridad de la vida humana en la mar, con fecha de hoy, no significa que el Gobierno de los Estados Unidos de América reconozca un régimen o una institución firmante o adherida al presente Convenio, cuando tal régimen o institución no está reconocida como Gobierno de su país por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Por otra parte, los Plenipotenciarios de los Estados Unidos de América declaran que el tomar parte en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, firmado hoy, no implica para los Estados Unidos de América ninguna obligación contractual respecto a un país representado por un régimen o una institución que el Gobierno de los Estados Unidos no haya reconocido como Gobierno del país, hasta que este último tenga un Gobierno reconocido por los Estados Unidos de América.

(B)

La Delegación de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas declara que su Gobierno no tomó parte en el Convenio Radiotelegráfico Internacional de 1927 y, por consiguiente, no se juzga obligada por el compromiso que figura en la parte primera de esta Acta final, pero que después de ratificar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, el Gobierno de la Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas aplicará y dará pleno vigor a los artículos de este último Convenio y sus anejos, en que se haga referencia al precitado Convenio internacional como parte integrante del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar.

III

La Conferencia decide también hacer las recomendaciones siguientes:

REFERENTES A LA CONSTRUCCION

1. Estabilidad

La Conferencia ha examinado la necesidad y la posibilidad práctica de adoptar reglas para la estabilidad, prevaleciendo la opinión de que por el momento sólo es posible prácticamente adoptar las prescripciones generales contenidas en el artículo 8 para las pruebas de estabilidad de buques nuevos de pasaje. No obstante, la Conferencia desea llamar la atención de los Gobiernos contratantes sobre la conveniencia de que cada Administración estudie la cuestión de la estabilidad de los distintos modelos nacionales de buques y de tráficos, y de que esos Gobiernos contratantes cambien informes acerca del particular.

2. Aberturas en los mamparos y costados de los buques

La Conferencia reconoce la exactitud de las objeciones relativas a las aberturas en los costados y en los mamparos transversarios estancos principales, que se puedan abrir a veces en la mar; pero opina que todavía no ha llegado la hora de dictar en la práctica, para esas aberturas, prescripciones internacionales más severas

que las incorporadas a las reglas. No obstante, recomienda la Conferencia que los distintos Gobiernos se esfuerzen especialmente para asegurarse que en cada caso se reducirá al mínimo posible el número de aberturas, y especialmente el de portillos con bisagras del costado por debajo de la línea de suprimersión, y el de puertas situadas en la parte baja de los mamparos en el espacio de máquinas.

3. Tráficos que ofrecen peligro especial

La Conferencia, para la seguridad de la vida humana en la mar, opina que hay tráficos, como el de pasajeros entre Inglaterra y los puertos vecinos del Continente, para los que son excepcionales los peligros de la mar, a causa de las condiciones de tiempo y de tráfico, y en los cuales, por no haber transporte de mercancías, es posible realizar una subdivisión más elevada que la exigida por el Convenio. Por lo mismo, recomienda la Conferencia que los Gobiernos contratantes interesados estudien la adopción, en los buques principalmente afectos al transporte de pasajeros en esas condiciones, de un grado de subdivisión más elevado en la proporción que se juzgue razonable y prácticamente realizable.

REFERENTES A LOS APARATOS DE SALVAMENTO, ETC.

4. Medios de afianzamiento a las embarcaciones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda que los Gobiernos contratantes estudien la posibilidad práctica de exigir que los botes salvavidas, a bordo de los buques matriculados en sus puertos, vayan provistos de dispositivos que permitan a las personas agarrarse a ellos, cuando den la vuelta, sin aumentar los riesgos que implica el echarlos al agua.

5. Mercancías peligrosas

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, desea que se tomen cuantas medidas sean posibles para llegar a un Acuerdo internacional acerca de la definición de mercancías peligrosas, previstas en el artículo 24 del presente Convenio, y de la definición de reglas uniformes para el embalaje y estiba de tales géneros.

REFERENTE A LA RADIOTELEGRAFIA

6. Señal de alarma

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar ha aprobado el empleo del receptor automático de alarma para asegurar la escucha, y previendo que en plazo breve habrá gran número de esos receptores instalados en los buques de pasaje y en los de carga, recomienda a la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional el prescribir que "la señal de alarma, en general, deberá preceder a la de socorro".

7. Avisos de ciclones

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar juzga más importante impedir los naufragios que prestar socorro una vez ocurrido un naufragio, y como cree que, en ciertos casos, el receptor automático de alarma puede utilizarse con ese objeto, recomienda encarecidamente que la próxima Conferencia radiotelegráfica internacional ratifique a los Gobiernos para que permitan a las estaciones costeras que se hallen bajo su jurisdicción anteponer la señal de

alarma a las transmisiones a todos de avisos de ciclones.

8. Longitudes de onda

La Conferencia para la seguridad de la vida humana en la mar llama la atención de los Gobiernos interesados sobre la conveniencia de que las señales de socorro transmitidas con una longitud de onda de tipo A 2 puedan percibirse en una banda de frecuencia bastante ancha.

La Conferencia llama la atención de todos los Gobiernos sobre las disposiciones del artículo 5, apartado 11, del Reglamento anejo al Convenio radiotelegráfico internacional de Washington de 1927. Las transmisiones radiotelegráficas con frecuencias vecinas de la onda de socorro impedirían el funcionamiento de los receptores automáticos de alarma que utilicen la señal de alarma definida en el artículo 19, apartado 21 e), del precitado Reglamento.

Por consiguiente, la Conferencia desea acentuar la importancia que tiene, en interés de la seguridad de la vida humana en la mar, al evitar las transmisiones radiotelefónicas en las cercanías de la onda de socorro, exceptuando casos de urgencia.

REFERENTES A LA SEGURIDAD DE NAVEGACION

9. Auxilio prestado a la navegación por la radioelectricidad

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda que los Gobiernos contratantes establezcan y mantengan una organización adecuada de auxilio a la navegación por la radioelectricidad tomando todas las medidas necesarias para asegurar la eficacia y el buen funcionamiento de esa organización.

10. Señales radioléctricas y submarinas sincronizadas

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar es favorable a ampliar todo lo posible la instalación de aparatos de determinación de distancia, susceptibles de transmitir señales radioléctricas y submarinas sincronizadas, en la medida necesaria a los navegantes, para determinar sus distancias y situaciones.

11. Aparatos acústicos de sondeo

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar recomienda a los Gobiernos contratantes que estimulen el perfeccionamiento y la utilización de los aparatos acústicos de sondeo.

12. Señales de las estaciones de salvamento

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar se pronuncia por la internacionalización de las señales entre las estaciones de salvamento y los buques en peligro y, recíprocamente, entre los buques en peligro y las estaciones de salvamento.

13. Luces de faros

La Conferencia internacional para la seguridad de la vida humana en la mar estima que los Administradores interesados, dentro de lo posible, deberían tomar medidas para regularizar la posición y la intensidad de las luces que están en tierra, en las proximidades de las entradas de los puertos, con el fin de que no se puedan confundir con las de puerto de interior na-

la de navegación y que no perjudiquen la visibilidad de estas últimas.

14. Reglamento relativo a los abordajes.—Aeronaves

Según el Reglamento internacional de abordajes, las aeronaves amaradas están incluidas en la definición de "Buques de vapor". Por la misma están obligadas a llevar luces, a hacer señales acústicas y a maniobrar respecto a los buques y a otras aeronaves, aun cuando, en ciertos casos, no les sea posible cumplir esas obligaciones por falta de medios. Por otra parte, esas aeronaves pueden y deben tener la iniciativa de ciertas medidas, de las cuales son responsables, para evitar abordajes con buques y con otras aeronaves amaradas. Resulta necesario, en consecuencia, definir sus derechos y obligaciones cuando estén amaradas.

Con objeto de hacer posible un Acuerdo internacional correspondiente a las prescripciones del Reglamento internacional de abordaje, aplicables a los buques y a las aeronaves amaradas en alta mar y en las aguas adyacentes, accesibles a los buques de navegación marítima, la Conferencia recomienda, en interés de la seguridad en la mar, que la cuestión se estudie por las autoridades competentes de las naciones interesadas y que esas autoridades combinen sus impresiones y se esfuerzen en realizar un Acuerdo internacional. La Conferencia encarga al Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional que tome todas las medidas necesarias al efecto.

REFERENTE A LOS CERTIFICADOS

15. Aceptación de las disposiciones reglamentarias del Convenio

Reconociendo la importancia de aplicar las disposiciones vigentes del Convenio en una fecha tan próxima como sea posible, se recomienda que los Estados contratantes tomen todas las medidas útiles para asegurar en el tráfico internacional, el reconocimiento de los buques que están conformes con las disposiciones reglamentarias del Convenio, a partir de la fecha de la firma de esta Acta.

En fe de lo cual, los infrascriptos han firmado la presente Acta.

Hecha en Londres el treinta y uno de Mayo de mil novecientos veintinueve en un solo ejemplar, que quedará depositado en los Archivos del Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional, y expedirá copias auténticas a todos los Gobiernos signatarios.

(Siguen las firmas).

RATIFICACIONES Y ADHESIONES

del presente Convenio hasta el 16 de Noviembre de 1932

El presente Convenio ha sido debidamente ratificado por Su Excelencia el señor Presidente de la República y el Instrumento de Ratificación fué depositado en Londres el 22 de Junio de 1932.

También ha sido ratificado por los países siguientes, en las fechas que se señalan:

Alemania	1 de Octubre de 1932
Canadá	1 de Octubre de 1932
Dinamarca	3 de Junio de 1932
Estados Unidos	1 de Octubre de 1932
Francia	1 de Octubre de 1932
Irlanda	1 de Octubre de 1932
Italia	1 de Octubre de 1932
Países Bajos	1 de Octubre de 1932
Reino Unido de la Gran Bretaña y de Irlanda Septentrional	1 de Octubre de 1932

PODER EJECUTIVO NACIONAL

LABOR EN TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS

Se registran varias marcas de fábrica

RESOLUCION NUMERO 5082

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Ramo de Patentes y Marcas.—Resolución número 5082.—Panamá, Abril 3 de 1937.

Bernardo Trute, domiciliado en esta ciudad, su solicitado al Poder Ejecutivo, por medio de apoderado, el registro de una marca de comercio que usa para amparar y distinguir en el comercio "bombillos eléctricos".

Dicha marca consta de todos los elementos que aparecen en las etiquetas que se acompañan a la solicitud, y que se detallan así:

Consiste el primer elemento en un rectángulo en cuya parte superior en una franja amarilla aparecen con letras azules las palabras "Astra" y "Lamp"; antes y después de cada palabra hay una estrella en fondo blanco; debajo de esta franja, hay otra franja más angosta y amarilla con estrellitas en fondo blanco; luego otra franja amarilla más angosta con las palabras "Registered Trade Mark". En el espacio entre la franja del lado de arriba y la franja de abajo, hay un triángulo de ángulos agudos, amarillo; dentro del triángulo la figura de un bombillo eléctrico blanco con la palabra "Astra". En la parte superior de los lados del triángulo dos estrellas amarillas.

El otro elemento consiste en dos círculos concéntricos entre los perímetros de una franja amarilla; hay dos franjas en forma de cruz entre los círculos y en ambas franjas, que son amarillas, la palabra "Astra", sirviendo la letra "T" para ambas palabras. Formando los puntos de un cuadrado hay en la parte exterior del círculo mayor cuatro estrellas amarillas.

Estos elementos pueden usarse en combinación; pero el dueño de la marca reivindica especialmente los colores y combinaciones de la etiqueta, como también la palabra distintiva "Astra" que es el elemento más esencial de la marca.

Teniendo en cuenta, que a la solicitud de registro en referencia se el ha dado el trámite regular, sin que se haya presentado oposición alguna.

SE RESUELVE:

Registrar, bajo la responsabilidad del interesado, y dejando a salvo derechos de terceros, la marca de comercio de que se ha hecho mérito, la que sólo podrá usar en la República, Bernardo Trute, domiciliado en la ciudad de Panamá, República de Panamá.

Expidase el certificado de registro de la marca, y archívese el expediente. Publíquese.

J. D. AROSEMENA.

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

Bajo el número 150 se expidió el correspondiente certificado.

CERTIFICADO NUMERO 150

de registro de marca de comercio

Fecha del Registro: Abril 3 de 1937. Caducan: Abril 3 de 1947.

J. D. AROSEMENA.

Presidente de la República de Panamá,

HACE SABER:

Que mediante el cumplimiento de las formalidades legales sobre la materia, bajo la responsabilidad del interesado, dejando a salvo derechos de terceros, ha sido registrada en la oficina respectiva, en virtud de la Resolución número 5082, de esta misma fecha, una marca de comercio de propiedad del señor Bernardo Trute, domiciliado en la ciudad de Panamá, República de Panamá, para amparar y distinguir en el comercio bombillos eléctricos, de cuya marca va un ejemplar adherido a este pliego, donde aparece transcrita la correspondiente descripción.

La solicitud de registro fué presentada el día 8 de Octubre de 1936, en la forma determinada por la ley y publicada en el número 7264 de la GACETA OFICIAL, correspondiente al 23 de Marzo de 1936.

Panamá, Abril 2 de 1937.

J. D. AROSEMENA.

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

DESCRIPCION DE LA MARCA:

Dicha marca consta de todos los elementos que aparecen en las etiquetas que se acompañan a la solicitud, y que se detallan así:

Consiste el primer elemento en un rectángulo en cuya parte superior en una franja amarilla aparecen con letras azules las palabras "Astra" y "Lamp"; antes y después de cada palabra hay una estrella en fondo blanco; debajo de esta franja, hay otra franja más angosta y amarilla con estrellitas en fondo blanco; luego otra franja amarilla más angosta con las palabras "Registered Trade Mark". En el espacio entre la franja del lado de arriba y la franja de abajo, hay un triángulo de ángulos agudos, amarillo; dentro del triángulo la figura de un bombillo eléctrico blanco con la palabra "Astra". En la parte superior de los lados del triángulo dos estrellas amarillas.

El otro elemento consiste en dos círculos concéntricos entre los perímetros de una franja amarilla; hay dos franjas en forma de cruz entre los círculos y en ambas franjas, que son amarillas, la palabra "Astra", sirviendo de un cuadrado hay en la parte exterior del círculo de la letra "T" para ambas palabras. Formando los puntos mayor cuatro estrellas amarillas.

RESOLUCION NUMERO 5083

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Ramo de Patentes y Marcas.—Resolución número 5083.—Panamá, Abril 3 de 1937.

En escrito de fecha 18 de Noviembre de 1936, la sociedad denominada "Kahlbaum-Kahlbaum Aktiengesellschaft", domiciliada en Berlín, Alemania, solicitó el Poder Ejecutivo por medio de apoderado, el registro de una marca de fábrica que usa para amparar y distinguir en el comercio productos químicos.

La marca en referencia consiste en una etiqueta rectangular sobre la cual está impresa la palabra distintiva "Solignum" y se aplica sobre los objetos químicos en la forma de un sello protector de color de la marca que se describe en el presente. Inscribirse los datos al Libro de Marca de toda obra, tamaño y forma, y de la

introducir variaciones en las diferentes partes de que consta sin que en nada se altere su carácter distintivo.

Teniendo en cuenta que en esta solicitud se han llenado todos los requisitos que exigen las leyes sobre la materia y no se ha formulado oposición alguna,

SE RESUELVE:

Registrar bajo la responsabilidad de los interesados y dejando a salvo derechos de terceros, la marca de fábrica de que se ha hecho mérito, la cual sólo podrá usar en la República de Panamá la sociedad denominada "Schering-Kahlbaum Aktiengesellschaft", domiciliada en Berlín, Alemania. Expídase el certificado respectivo, y archívese el expediente. Publíquese.

J. D. AROSEMENA.

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

Bajo el número 2877 se expidió el correspondiente certificado.

CERTIFICADO NUMERO 2877
de registro de marca de fábrica

Fecha del Registro: Abril 3 de 1937. Caduca: Abril 3 de 1947.

J. D. AROSEMENA,
Presidente de la República de Panamá,

HACE SABER:

Que mediante el cumplimiento de las formalidades legales sobre la materia, bajo la responsabilidad de los interesados, dejando a salvo derechos de terceros, ha sido registrada en la oficina respectiva, en virtud de la Resolución número 5083, de esta misma fecha, una marca de fábrica de la "Schering-Kahlbaum Aktiengesellschaft," domiciliada en Berlín, Alemania, para amparar y distinguir en el comercio productos químicos, de cuya marca va un ejemplar adherido a este pliego, donde aparece transcrita la correspondiente descripción.

La solicitud de registro fué presentada el día 18 de Noviembre de 1936 en la forma determinada por la ley, y publicada en el número 7424 de la GACETA OFICIAL, correspondiente al 23 de Noviembre de 1936.

Panamá, Abril 3 de 1937.

J. D. AROSEMENA.

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

DESCRIPCION DE LA MARCA:

La marca en referencia consiste en una etiqueta rectangular sobre la cual está impresa la palabra distintiva "Schering", y se aplica sobre los efectos mismos o en las cajas u otros recipientes de estos de la manera que se estime conveniente, reservándose los dueños el derecho de usarla de todo color, tamaño y forma, y de introducir variaciones en las diferentes partes de que consta, sin que en nada se altere su carácter distintivo.

RESOLUCION NUMERO 5084

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Ramo de Patentes y Marcas.—Resolución número 5084.—Panamá, Abril 3 de 1937.

En escrito de fecha 25 de Mayo de 1936, la sociedad denominada "La Química Industrial-Bayer Meister-Lucius-Weskott & Cia.", domiciliada en la ciudad de Bogotá, Repu-

blica de Colombia, por medio de apoderado solicitó del Poder Ejecutivo el registro de una marca de fábrica que usa para amparar y distinguir en el comercio un producto farmacéutico.

Consiste la marca en la palabra distintiva "Cafiaspirina" en un sobre especial de forma rectangular de papel blanco, impermeable y transparente que lleva impresa en marcas de agua la "Cruz Bayer". Las inscripciones que dicho sobre lleva y hacen parte integrante de su distintivo son las siguientes, impresas en tinta de color rojo: En el centro del sobre y dentro de un círculo rojo la conocida "Cruz Bayer"; a la izquierda aparece el valor de 5c. que puede ser de otro valor, según la cantidad de tabletas que contenga el sobre. Arriba de letrero aparece la inscripción, entre comillas, "sobrecito rojo Bayer". Abajo de la cruz la palabra "Cafiaspirina" dentro de un rectángulo con la siguiente inscripción: "1 tableta de aspirina con cafeína (½ gramo), (0.95), y se aplica en las envolturas o envases que contienen el producto de manera que se estime conveniente, reservándose los dueños el derecho de usarla de todo color, tamaño y forma, e introducirle variaciones en las diferentes partes de que consta, sin que en nada se altere su carácter distintivo.

Teniendo en cuenta que en esta solicitud se han llenado todos los requisitos que exigen las leyes sobre la materia y no se ha formulado oposición alguna,

SE RESUELVE:

Registrar bajo la responsabilidad de los interesados y dejando a salvo derechos de terceros, la marca de fábrica de que se ha hecho mérito, la cual sólo podrá usar en la República de Panamá la sociedad denominada "La Química Industrial-Bayer Meister-Lucius-Weskott & Cia.", domiciliada en la ciudad de Bogotá, República de Colombia. Expídase el certificado de registro, y archívese el expediente. Publíquese.

J. D. AROSEMENA.

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

Bajo el número 2878 fué expedido el correspondiente certificado.

CERTIFICADO NUMERO 2878
de registro de marca de fábrica

Fecha del Registro: Abril 3 de 1937. Caduca: Abril 3 de 1947.

J. D. AROSEMENA,

Presidente de la República de Panamá,

HACE SABER:

Que mediante el cumplimiento de las formalidades legales sobre la materia, bajo la responsabilidad de los interesados, dejando a salvo derechos de terceros, ha sido registrada en la oficina respectiva, en virtud de la Resolución número 5084, de esta misma fecha, una marca de fábrica de propiedad de "La Química Industrial-Bayer Meister-Lucius-Weskott & Cia.", domiciliada en la ciudad de Bogotá, República de Colombia, para amparar y distinguir en el comercio un producto farmacéutico de cuya marca va un ejemplar adherido a este pliego, donde aparece transcrita la correspondiente descripción.

La solicitud de registro fué presentada el día 25 de Mayo de 1936 en la forma determinada por la ley, y publicada en el número 7427 de la GACETA OFICIAL, correspondiente al 28 de Noviembre de 1936.

Panamá, Abril 3 de 1937.

J. D. AROSEMENA.

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

DESCRIPCION DE LA MARCA:

Consiste la marca en la palabra distintiva "Cafiaspirina" en un sobre especial de forma rectangular de papel blanco, impermeable y transparente que lleva impresa en marcas de agua la "Cruz Bayer". Las inscripciones que dicho sobre lleva y hacen parte integrante de su distintivo son las siguientes, impresas en tinta de color rojo: En el centro del sobre y dentro de un círculo rojo la conocida "Cruz Bayer"; a la izquierda aparece el valor de 5c. que puede ser de otro valor, según la cantidad de tabletas que contenga el sobre. Arriba del círculo aparece la inscripción, entre comillas, "sobrecito rojo Bayer". Abajo de la cruz la palabra "Cafiaspirina" dentro de un rectángulo con la siguiente inscripción: "1 tableta de aspirina con cafeína (1/2 grano). (0.05), y se aplica en las envolturas o envases que contienen el producto de manera que se estime conveniente, reservándose los dueños el derecho de usarla de todo color, tamaño y forma, e introducirle variaciones en las diferentes partes de que consta, sin que en nada se altere su carácter distintivo.

RESOLUCION NUMERO 5085

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Ramo de Patentes y Marcas.—Resolución número 5085.—Panamá, Abril 3 de 1937.

En escrito fechado el 18 de Octubre de 1936, el señor Antonio Ruiz Aguilera, domiciliado en la ciudad de Barranquilla, República de Colombia, solicitó del Poder Ejecutivo, por medio de apoderado, el registro de una marca de fábrica que usa para amparar y distinguir en el comercio un producto farmacéutico.

La marca de fábrica consiste en una etiqueta rectangular, en la cual está impresa la palabra distintiva "Dolorina", y se aplica sobre los efectos mismos o en los envases, receptáculos etc., de éstos, de la manera que se estime conveniente, reservándose el dueño el derecho de usarla de todo color, tamaño y forma, y de introducir variaciones en las diferentes partes de que consta sin que en nada se altere su carácter distintivo.

Teniendo en cuenta que en esta solicitud se han llenado todos los requisitos que exigen las leyes sobre la materia y no se ha formulado oposición alguna.

SE RESUELVE:

Registrar, bajo la responsabilidad del interesado y dejando a salvo derechos de terceros, la marca de fábrica de que se ha hecho mérito, la cual sólo podrá usar en la República de Panamá el señor Antonio Ruiz Aguilera, domiciliado en la ciudad de Barranquilla, República de Colombia. Expidase el certificado respectivo, y archívese el expediente. Publíquese.

J. D. AROSEMENA.

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

Bajo el número 2879 se expidió el correspondiente certificado.

CERTIFICADO NUMERO 2879
de registro de marca de fábrica

Fecha del Registro: Abril 3 de 1937. Caduca: Abril 3 de 1947.

J. D. AROSEMENA.

Presidente de la República de Panamá.

HACE SABER:

Que mediante el cumplimiento de las formalidades legales sobre la materia, bajo la responsabilidad de interesados, dejando a salvo derechos de terceros, ha sido registrada en la oficina respectiva, en virtud de la Resolución número 5085, de esta misma fecha, una marca de fábrica de propiedad del señor Antonio Ruiz Aguilera, domiciliado en la ciudad de Barranquilla, República de Colombia, para amparar y distinguir en el comercio un producto farmacéutico, de cuya marca va un ejemplar adhibido a esta misma, donde aparece transcrita la correspondiente descripción.

La solicitud de registro fue presentada el día 16 de Octubre de 1936 en la forma determinada por la ley, y publicada en el número 7413 de la GACETA OFICIAL, correspondiente al día 1 de Noviembre de 1936.

Panamá, Abril 3 de 1937.

J. D. AROSEMENA.

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

DESCRIPCION DE LA MARCA:

La marca de fábrica consiste en una etiqueta rectangular, en la cual está impresa la palabra distintiva "Dolorina", y se aplica sobre los efectos mismos o en los envases, receptáculos etc., de éstos, de la manera que se estime conveniente, reservándose el dueño el derecho de usarla de todo color, tamaño y forma, y de introducir variaciones en las diferentes partes de que consta sin que en nada se altere su carácter distintivo.

RESOLUCION NUMERO 5086

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Ramo de Patentes y Marcas.—Resolución número 5086.—Panamá, Abril 3 de 1937.

En escrito de fecha 18 de Diciembre de 1935, el señor Juan M. Balz, quien aparece bajo el nombre de "The Kelpamalt Co.", ciudadano norteamericano y domiciliado en la ciudad de Nueva York, Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, por medio de apoderado solicitó del Poder Ejecutivo, el registro de una marca de fábrica que usa para amparar y distinguir en el comercio, una preparación tónica para suplir minerales orgánicos del mar en una forma fácilmente asimilable.

La marca de fábrica en referencia consiste en la palabra distintiva "Kelpamalt" sobre un fondo circular, y se aplica sobre los efectos mismos o en los envases, envolturas de éstos, etc., de la manera que se estime conveniente, y el dueño se reserva el derecho de usarla de todo color, tamaño y forma, y de introducir variaciones en las diferentes partes de que consta, sin que en nada altere su carácter distintivo.

Teniendo en cuenta que en esta solicitud se han llenado todos los requisitos que exigen las leyes sobre la materia y no se ha formulado oposición alguna.

SE RESUELVE:

Registrar, bajo la responsabilidad del interesado y dejando a salvo derechos de terceros, la marca de fábrica de que se ha hecho mérito, la cual sólo podrá usar en la República de Panamá el señor Juan M. Balz, quien aparece bajo el nombre de "The Kelpamalt Co.", ciudadano norteamericano y domiciliado en la ciudad de Nueva York, Estado de Nueva York, Estados Unidos de América.

Publíquese y regístrese.

J. D. AROSEMENA.

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

Bajo el número 2880 fué expedido el correspondiente certificado.

CERTIFICADO NUMERO 2880
de registro de marca de fábrica

Fecha del Registro: Abril 3 de 1937. Caduca: Abril 3 de 1947.

J. D. AROSEMENA,

Presidente de la República de Panamá,

HACE SABER:

Que mediante el cumplimiento de las formalidades legales sobre la materia, bajo la responsabilidad del interesado, dejando a salvo derechos de terceros, ha sido registrada en la oficina respectiva, en virtud de la Resolución número 5086, de esta misma fecha, una marca de fábrica de propiedad del señor John M. Bair, domiciliado en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, para amparar y distinguir en el comercio una preparación tónica para suplir minerales orgánicos del mar en una forma fácilmente asimilable, de cuya marca va un ejemplar adherido a este pliego, donde aparece transcrita la correspondiente descripción.

La solicitud de registro fué presentada el día 18 de Diciembre de 1935, en la forma determinada por la ley, y publicada en el número 7346 de la GACETA OFICIAL, correspondiente al 27 de Julio de 1936.

Panamá, Abril 3 de 1937.

J. D. AROSEMENA.

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

DESCRIPCION DE LA MARCA:

La marca de fábrica en referencia consiste en la palabra distintiva "Kelp-a-Malt" sobre un fondo circular, y se aplica sobre los efectos mismos o en los envases, envolturas de éstos, etc., de la manera que se estime conveniente, y el dueño se reserva el derecho de usarla de todo color, tamaño y forma, y de introducir variaciones en las diferentes partes de que consta, sin que en nada altere su carácter distintivo.

RESOLUCION NUMERO 5087

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Ramo de Patentes y Marcas.—Resolución número 5087.—Panamá, Abril 3 de 1937.

En escrito de fecha 16 de Marzo de 1936, la sociedad denominada "Lipton, Limited", de Londres, Inglaterra, solicitó del Poder Ejecutivo por medio de apoderado, el registro de una marca de fábrica que usa para amparar y distinguir en el comercio te.

La marca en referencia consiste en la representación de una envoltura igual a la que se usa para envolver las latas u otros receptáculos que contienen el producto. Dicha representación consiste en cinco tableros rectangulares, cada uno de los cuales contiene la palabra distintiva "Lipton", como también presentan retratos distintivos de edificios, factorías y plantas pertenecientes a los propietarios de la marca. Aunque la marca generalmente se emplea en los colores amarillo, rojo y dorado, como se demuestra en los marcotes acompañados a la solicitud, otro color o combinación de colores, como también en todo tamaño y forma sin alterar su carácter distintivo.

pietarios de la marca. Aunque la marca generalmente se emplea en los colores amarillo, rojo y dorado, como se demuestra en los marcotes acompañados a la solicitud, los dueños se reservan el derecho de usarla en cualquier otro color o combinación de colores, como también en todo tamaño y forma sin alterar su carácter distintivo. La marca se aplica en las latas, envolturas, etc., que contienen los efectos de la manera que se estime conveniente.

Teniendo en cuenta que en esta solicitud se han llenado todos los requisitos que exigen las leyes sobre la materia y no se ha formulado oposición alguna,

SE RESUELVE:

Registrar bajo la responsabilidad de los interesados y dejando a salvo derechos de terceros, la marca de fábrica de que se ha hecho mérito, la cual sólo podrá usar en la República de Panamá la sociedad denominada "Lipton, Limited", domiciliada en la ciudad de Londres, Inglaterra. Expídase el certificado de registro, y archívese el expediente. Publíquese.

J. D. AROSEMENA.

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

Bajo el número 2881 se expidió el correspondiente certificado.

CERTIFICADO NUMERO 2881
de registro de marca de fábrica

Fecha del Registro: Abril 3 de 1937. Caduca: Abril 3 de 1947.

J. D. AROSEMENA,

Presidente de la República de Panamá,

HACE SABER:

Que mediante el cumplimiento de las formalidades legales sobre la materia, bajo la responsabilidad de los interesados, dejando a salvo derechos de terceros, ha sido registrada en la oficina respectiva, en virtud de la Resolución número 5087, de esta misma fecha, una marca de fábrica de propiedad de la "Lipton, Limited", domiciliada en la ciudad de Londres, Inglaterra, para amparar y distinguir en el comercio te, de cuya marca va un ejemplar adherido a este pliego, donde aparece transcrita la correspondiente descripción.

La solicitud de registro fué presentada el día 16 de Marzo de 1936 en la forma determinada por la ley, y publicada en el número 7346 de la GACETA OFICIAL, correspondiente al 27 de Julio de 1936.

Panamá, Abril 3 de 1937.

J. D. AROSEMENA.

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

DESCRIPCION DE LA MARCA:

La marca en referencia consiste en la representación de una envoltura igual a la que se usa para envolver las latas u otros receptáculos que contienen el producto. Dicha representación consiste en cinco tableros rectangulares, cada uno de los cuales contiene la palabra distintiva "Lipton", como también presentan retratos distintivos de edificios, factorías y plantas pertenecientes a los propietarios de la marca. Aunque la marca generalmente se emplea en los colores amarillo, rojo y dorado, como se demuestra en los marcotes acompañados a la solicitud, otro color o combinación de colores, como también en todo tamaño y forma sin alterar su carácter distintivo.

La marca se aplica en las latas, envolturas, etc., que contienen los efectos de la manera que se estime conveniente.

RESOLUCION NUMERO 5088

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.—Secretaría de Trabajo, Comercio e Industrias.—Sección de Comercio e Industrias.—Ramo de Patentes y Marcas.—Resolución número 5088.—Panamá, Abril 3 de 1937.

En escrito de fecha 24 de Abril de 1936, la sociedad denominada "Carter Medicine Company", organizada de conformidad con las leyes del Estado de Nueva York, y domiciliada en la ciudad de Nueva York, Estado de Nueva York, Estados Unidos de América, solicitó del Poder Ejecutivo por medio de apoderado, el registro de una marca de fábrica que usa para amparar y distinguir en el comercio "Píldoras para el Hígado".

La marca en referencia consiste en una etiqueta de forma rectangular que contiene, además de los anuncios relativos al producto, las siguientes palabras distintivas: "Dr. Carter", "Carter L.", la firma "Brent Good" y "Carter Medicine Co.", y los colores rojo y negro que son también distintivos de la marca, la cual se aplica sobre los efectos mismos o en los envases, receptáculos, etc., de éstos en la forma que se estime conveniente. Los dueños se reservan el derecho de usar la marca en cualquier tamaño o forma, e introducirle variaciones en las diferentes partes de que consta, sin que en nada se altere su forma distintiva.

Teniendo en cuenta que en esta solicitud se han llenado todos los requisitos que exigen las leyes sobre la materia y no se ha formulado oposición alguna,

SE RESUELVE:

Registrar bajo la responsabilidad de los interesados y gales sobre la materia, bajo la responsabilidad de los incas de que se ha hecho mérito, la cual sólo podrá usar en la República de Panamá la sociedad denominada "Carter Medicine Company", organizada de conformidad con las leyes del Estado de Nueva York, y domiciliada en la ciudad de Nueva York, Estado de Nueva York, Estados Unidos de América. Expídase el certificado respectivo, y archívese el expediente. Publíquese.

J. D. AROSEMENA.

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

Bajo el número 2882 se expidió el correspondiente certificado.

CERTIFICADO NUMERO 2882
de registro de marca de fábrica

Fecha del Registro: Abril 3 de 1937. Caduca: Abril 3 de 1947.

J. D. AROSEMENA,

Presidente de la República de Panamá,

HACE SABER:

Que mediante el cumplimiento de las formalidades legales sobre la materia, bajo la responsabilidad de los interesados, dejando a salvo derechos de terceros, ha sido registrada en la oficina respectiva, en virtud de la Resolución número 5088, de esta misma fecha, una marca de fábrica de la "Carter Medicine Company", domiciliada en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de

América, para amparar y distinguir en el comercio Píldoras para el Hígado, de cuya marca va un ejemplar adherido a este pliego, donde aparece transcrita la correspondiente descripción.

La solicitud de registro fué presentada el día 24 de Abril de 1936, en la forma determinada por la ley, y publicada en el número 7346 de la GACETA OFICIAL, correspondiente al 27 de Julio de 1936.

Panamá, Abril 3 de 1937.

J. D. AROSEMENA.

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

DESCRIPCION DE LA MARCA:

La marca en referencia consiste en una etiqueta de forma rectangular que contiene, además de los anuncios relativos al producto, las siguientes palabras distintivas: "Dr. Carter", "Carter L.", la firma "Brent Good" y "Carter Medicine Co.", y los colores rojo y negro que son también distintivos de la marca, la cual se aplica sobre los efectos mismos o en los envases, receptáculos, etc., de éstos en la forma que se estime conveniente. Los dueños se reservan el derecho de usar la marca en cualquier tamaño o forma, e introducirle variaciones en las diferentes partes de que consta, sin que en nada se altere su forma distintiva.

No se ejecutará ningún trabajo en la
IMPRESA NACIONAL

sin la previa autorización de la Contraloría General de la República

Ernesto Méndez,
Contralor General.

Imprenta Nacional

PERMANENTE

Todo trabajo que se ordene a la IMPRESA NACIONAL debe venir acompañado de un modelo original, traer el visto bueno de la Contraloría y marcado el artículo al cual debe ser imputado según el Presupuesto vigente. Los trabajos que no llenen éstos requisitos no podrán confeccionarse.

J. R. VILLALOBOS,
Director.

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

(Día 6 de Abril)

Nº 353. Por la cual el señor Alberto Abood Abadi confiere poder general al señor Moisés Simón Abadi.

Nº 354. Por la cual se protocoliza una copia del acta de la sesión celebrada en esta ciudad, el 30 de Marzo de 1937, por la Asamblea General de Accionistas de la Compañía Espinosa, S. A., en liquidación.

Nº 355. Por la cual la señora Justina Jiménez vda. de Samaniego vende al señor Manuel José Jiménez, los derechos herenciales que tiene como cónyuge del finado Leonor Samaniego.

(Día 7 de Abril)

Nº 356. Por la cual don Pablo Pinel, en su carácter de Liquidador de la sociedad "Pinel Hermanos—En Liquidación", y el señor Antonio Arboix, adicionan la Escritura Pública número 1216, de 31 de Diciembre de 1936, de esta Notaría.

Nº 357. Por la cual se protocoliza el acta de la sesión celebrada por los herederos de doña Elisa Remón de Espinosa, en esta ciudad de Panamá, el 30 de Marzo de 1937.

Nº 358. La señora Dolores Muñoz vda. de Herrera, constituye primera hipoteca a favor de la señora María Ester Pacheco vda. de Richardson, para garantizar el pago de un préstamo por valor de B. 1,600.00.

NOTARIA SEGUNDA

(Día 6 de Abril)

Nº 226. Por la cual se protocoliza al "Acta de la Reunión General de Accionistas de "El Corle Inglés, S. A.".

Nº 227. Por la cual la señora Elena Leticia Morales de Morgan, constituye hipoteca a favor del Banco Nacional por B. 5,000.00 sobre una finca en esta ciudad.

(Día 7 de Abril)

Nº 228. Por la cual se adiciona la Escritura número 202, de 27 de Marzo de este año.

MOVIMIENTO EN LA ALCALDIA MUNICIPAL**NACIMIENTOS**

(Día 7 de Abril)

Elias Edgard Martinez, Angela Maria Lundechu, Sislín Louise Trotman, Marta Verónica Simpson, Migdalia Aguilar.

LEYES DE 1932-1933

Se encuentran de venta en la Sección de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro al precio de un balboa (B. 1.00) al ejemplar.

Consta el citado volumen de leyes de 136 páginas de texto y 95 páginas de índice. Estos índices son: Cronológico; por Secretarías de Estado; de personas; de lugares geográficos; de Notas y de Materias.

SORTEO**LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA**

Nº 941

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

AVISOS Y EDICTOS

Aviso

Para los efectos del artículo 36 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 N° 47-1301.

3 vs—2

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.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de Marzo de mil novecientos treinta y siete (1937).

3 vs—2

Aviso de Licitación

Hasta las once de la mañana 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.

3 vs—3

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

El suscrito Alcalde Municipal del Distrito, al público

HACE SABER:

"Señor Alcalde de Santiago,
E. S. D.

Los suscritos, Adrian Horter, Harry Beckman, W. D. Herry y Howard L. Clarke, mayores de edad y de tránsito en este Distrito, soltero el primero, y casados los tres siguientes, naturaleza y vecindad norteamericana, de oficios, por su orden, ingeniero Horter; mecánico Clarke, ingeniero Beckman, y mecánico Herry, ante Ud. comparecemos y haciendo del derecho que consagra el artículo 2 del Código de Minas, en relación con el artículo 31 del mismo Código, denunciamos para nosotros y para los señores Harry Beckman y W. D. Harry, varones, mayores de edad y vecinos de Panamá, nuestros socios como descubridores de un Cerro Virgen de un yacimiento o mina de manganeso, sus derivados y asociados, ubicada en este Distrito, la cata de este mineral se encuentra comprendida en este Distrito en el terreno denominado "El Río de Pocrí", dentro de los siguientes linderos:

Norte, 250 metros del camino de Ponuga a Ocu, partiendo de Ponuga; 600 metros Este; 250 metros al Sur; y 600 metros Oeste. Presentamos con este denuncia las muestras del mineral descubierto y hacemos constar que queremos llamar a esta mina "La Adriana" y sus tres pertenencias las denominaciones oportunamente. Declaramos bajo la gravedad del juramento que no nos encontramos en las prohibiciones del artículo 27 del Código de Minas; y que el descubrimiento del mineral denunciado lo ejecutamos con trabajos en nuestro nombre y propia cuenta. Pedimos al señor Alcalde que dé cumplimiento a lo estatuido por los artículos 30, 37, 38 y 39 del Código de Minas.

Mentijo, Marzo 26 de 1937.

(Fdo.) Harry Beckman. (Fdo.) Howard L. Clarke.
Presentado personalmente por los signatarios, a las

10 de la mañana de hoy. 30 de Marzo de 1937.

Lo paso al despacho del señor Alcalde.

(Fdo.) M. Restrepo O., Secretario de la Alcaldía Municipal.

Mentijo, veinte de Marzo de mil novecientos treinta y siete.

Recibido el denuncia de una mina de manganeso, sus derivados y asociados, hecho por los señores Harry Beckman, Howard L. Clarke, a las diez de la mañana del día veinte de Marzo de mil novecientos treinta y siete.

SE RESUELVE:

- 1º. Dar recibo de su denuncia a los interesados;
- 2º. Registrar la anterior manifestación y el presente proveído al tenor del artículo 38 del Código de Minas;
- 3º. Publicar el correspondiente registro, según lo ordena el artículo 39 de la citada excerta, y
- 4º. Dar copia a los interesados del registro de su manifestación.

El Alcalde,

MACARIO DIAZ.

El Secretario,

M. Restrepo O.

31-10-20

Aviso

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

Panamá, Marzo 29 de 1937.

James Healey.

5-11

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 1º al 30 de abril, de 1937, con descuento de 10%; del 1º 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

SECRETARÍA DE EDUCACIÓN Y AGRICULTURA

Clases e 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 Escuelas, o en las Inspecciones de Instrucción Pública del interior de la República.

Panamá 29 de Marzo de 1937.

C. ARCOCHA GRAELL,

Subsecretario de Educación y Agricultura.

29-20

IMPORTANTE:

Se hace saber a las personas que, por virtud de lanzamientos, tienen depositados sus vehículos 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 2 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, ofrecen 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 repajas verbales.

Panamá, Abril 1º de 1937.

José Antonio Sierra,

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

Abril 5-Mayo 12

Aviso

SECRETARÍA DE TRABAJO, COMERCIO E INDUSTRIAS

A quienes interese 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 crearen 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 35 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 CIENTOS 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. 0.25 y B. 0.50, correspondiente al bienio de 1937-1938, es válido hasta el día 15 del mes actual; y desde el día siguiente (16 de Abril) entrará en vigencia el nuevo papel de B. 0.50 y B. 0.51 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 funcionan 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 7401, de fecha 17 de Marzo de 1937—el papel sellado de B. 0.25 y B. 0.60 correspondiente al bienio en curso, así como el del bienio pasado (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 a teniéndolo los Expendedores Oficiales de Especies Varias en las operaciones de cambio por ellas 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 18 de Febrero inclusive, con derecho al 10% de descuento.

«CADA MES, separadamente, hasta el último 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 cuatrimestre 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 al 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 cuatrimestre de 1937, del Distrito de Panamá, se pagará así:

Del 1º de Enero al 18 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 18 de 1937.

OFILIO HAZERA.
Jefe de la Sección de Ingresos.
Enero 18—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 Coiba, 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 postor 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 postor, 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 7475 del 5 de Febrero último.

Las propuestas deben presentarse en papel sellado de primera clase, acompañadas de la garantía de cien mil balboas (B. 100.000.00) en efectivo, que señala el ordinal 1º, Artículo único, de la citada Ley.

Panamá, Marzo 8 de 1937.

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

18—20

BASES PARA LA ADJUDICACIÓN DEL JUEGO DE "CHANCE"

1ª Que el juego se efectuará únicamente a base de las dos últimas cifras del primer premio de la Lotería Nacional de Beneficencia.

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

3ª 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 cabeceras de provincias y en el distrito de Alajuela y 100 en los demás distritos.

4ª Que el concesionario preste una fianza en dinero efectivo de acuerdo con el inciso (d) del Artículo 2º de la Ley 39 de 1936, 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.

5ª Que la compra de tickets sobrantes a que se refiere la Ley 39 de 1936 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 tickets quedados.

6ª 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 1936.

7ª 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.

8ª 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.

9ª 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.

10ª 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.

11ª Que la planilla de gastos del expresado juego, excluidos los premios, será aprobada por la Junta Directiva de la Lotería Nacional de Beneficencia.

12ª Que la venta por parte del concesionario de otros tickets 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.

13ª Que los gastos de fiscalización serán pagados por el contratista, y en ningún caso bajará del 10% del valor total de la comisión de tickets hecha para cada sorteo.

14ª Que la recapitulación y anulación de los tickets no vendidos se llevará a cabo por lo menos dos horas antes de efectuarse los sorteos de la Lotería Nacional de Beneficencia.

15ª Que la recomputación a los ganadores de tickets del chance no será más que el valor de los tickets vendidos.

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

17ª 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.

18ª 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.

19ª 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.

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

Panamá, 1º 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 2º 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 206 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, 1º de Marzo de 1937.

El Secretario de Tierras,

Manuel Isidro López.

3 va.—3

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 entretela. 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 cosidos 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 desean 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.

ECTOR VALDES.

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 38
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, todos los 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 Domingo, de 8 a 12 y de 2 a 5.

CIERRE DE CORREO PARA EL EXTERIOR

	Rec.	Ord.
Buenaventura, Tamaco y Guayaquil, INO....	10	9:00 10:00
Tela y New Orleans, SINAOLA	10	11:00 12:00
Carrapena, Barranquilla y Santa Marta, ELUA	10	3:00 4:00
Kingston y Port au Prince, COLOMBIA	10	1:00 4:15
Centro America, MAYAN	10	3:00 4:15
Buenaventura, Tamaco, Esmeralda, Bahía y	10	3:00 4:15
Manila, CALIFORNIA	12	11:00 12:00
Habana, New York y Europa	12	3:00 4:15
Carrapena y Barranquilla, STA. ROSA	13	3:00 4:15
Puerto Cabezas y New Orleans, EPALU	13	3:00 4:15
Buenaventura, Guayaquil, Paña, Trujillo y Ca-	14	2:00 3:00
Bro. LORICA	14	3:00 4:15
New York (Directo) y Europa, SANTA	14	3:00 4:15
BARBARA	14	3:00 4:15
Buenaventura, Guayaquil, Paña, Trujillo, Ca-	15	2:00 3:00
liza, Mollendo, La Paz, Arica, Iquique, An-		
tofagasta y Valparaiso, SANTA CLARA	15	2:00 3:00

CIERRE DE CORREOS

Aéreo Nacional

Para David, todos los días, a las 8 de la noche.
Para Remedios, Las Lajas 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 Lunes y Jueves.
Para San Miguel, Chimán, Chepillo, los Otoques, Garachiné y Jaque, 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 Lunes, 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. Ordinarios: 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 NORTE 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; ordinarios, 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 anotarán cada semana, o cuando ocurran en forma extraordinaria.

Panamá, Enero 19 de 1937.

M. DE J. QUJANO,
Agente Postal de Panamá