

N° 7974-H

Reglamento Reconocimiento Buques y Embarcaciones Mercantes

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA Y EL MINISTRO DE HACIENDA,

DECRETAN:

El siguiente

(NOTA DE SINALEVI: Mediante artículo 1° del decreto ejecutivo N° 18354 de 22 de junio de 1988, se dispuso modificar este decreto, a fin de que se entienda que la competencia en materia de regulación y control de transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior, que en este decreto se atribuyen al Ministerio de Hacienda y a la Dirección General de Hacienda, corresponden en realidad al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a la Dirección General de Transporte por Agua, respectivamente)

Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones Mercantes

CAPITULO I Disposiciones Generales

Artículo 1-01.—Misión de las Autoridades Portuarias y Cónsules.

Las Autoridades Portuarias en los puertos de Costa Rica y los Cónsules en el extranjero, prohibirán la salida a la mar de todo buque nacional, mientras no acredite que se encuentra en buenas condiciones de seguridad. Las Autoridades Portuarias prohibirán igualmente el ejercicio de su industria a toda embarcación o artefacto flotante que no cumpla la condición antes dicha.

Artículo 1-02.—Certificados.

Se acreditarán dichas condiciones, así como sus características de Registro, mediante la presentación de los certificados que a continuación se mencionan:

- a) Certificado de Arqueo.
- b) Certificados de Navegabilidad acreditativos del buen estado del casco, aparato motor y máquinas auxiliares, instalación eléctrica, luces y marcas de navegación y alojamientos.
- c) Certificado Internacional de Líneas de Máxima Carga.
- d) Certificado de Seguridad para el material de armamento para los buques, de acuerdo con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar y el presente Reglamento para su aplicación.
- e) Certificado de Seguridad Radiotelegráfica y Radiotelefónica, de acuerdo con las disposiciones del citado Convenio y Reglamento para su aplicación.
- f) Certificado del número máximo de pasajeros y de tripulantes que está autorizado a transportar.
- g) Certificado de Reconocimiento de los Medios de Carga y Descarga.
- h) Certificado de Reconocimiento de Material Náutico.

Artículo 1-03.—Personal que debe efectuar los reconocimientos y extender los certificados.

Los reconocimientos correspondientes a los certificados indicados en los apartados a), b), c), f) y g), serán llevados a cabo por los ingenieros navales de las sociedades clasificadoras de buques. Los reconocimientos correspondientes a los certificados indicados en los apartados d), e) y h) serán llevados a cabo por los Inspectores de Buques Mercantes autorizados por el Ministerio de Hacienda. No obstante y para el reconocimiento correspondiente al apartado e), el Inspector se auxiliará de un Técnico de Radio nombrado por ese ministerio. El Ministerio de Hacienda expedirá los certificados indicados en los apartados d), e) y h), tras el examen de las inspecciones efectuadas y recomendaciones del Inspector.

Artículo 1-04.—Reconocimientos en el Extranjero.

Los reconocimientos, que se efectúen en el extranjero ya sea por caducidad de los certificados, por averías o por otras causas justificadas, serán realizados con arreglo a las prescripciones de este Reglamento, por los Inspectores o Técnicos designados por el Cónsul en cada caso.

Cuando hubiese expirado la validez de uno cualquiera de los certificados, el Cónsul podrá prorrogarlo si una vez efectuado el reconocimiento correspondiente, esta prórroga parece oportuna y razonable. La prórroga sólo tendrá validez hasta la llegada del buque al primer puerto nacional y para un plazo máximo de cinco meses.

Artículo 1-05.—Responsabilidad y obligaciones de los propietarios, armadores, capitanes y patrones de los buques.

Los propietarios, armadores, capitanes y patrones de buques serán responsables por las omisiones de los reconocimientos reglamentarios y si ocurrieran pérdidas o accidentes desgraciados que hubieran podido prevenirse con el cumplimiento de las obligaciones reglamentarias en materia de reconocimiento, corresponderá a los armadores el abono de la indemnización por los perjuicios ocasionados, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que puedan incurrir con tales omisiones.

Corresponde también a los armadores, capitanes y patrones las obligaciones siguientes:

a) Notificación de caducidad de los certificados.

El armador y el capitán o patrón como representante del mismo, están obligados a dar cuenta a las autoridades portuarias o consulares de la caducidad de cualquiera de los reconocimientos prescritos en este Reglamento.

b) Notificación de averías y práctica de reparaciones.

En los casos de avería en el casco, aparato motor, máquinas y aparatos auxiliares, instalaciones de a bordo, arboladura y puntales de carga, material de salvamento, medios de contra incendios, luces de navegación, telegrafía y telefonía, material náutico, pérdidas de amarras de importancia, los capitanes y patrones están obligados a dar cuenta a las autoridades portuarias o consulares del primer puerto que arriben. Dichas autoridades, si estiman que la importancia de las averías así lo requiere o aconseja, ordenarán que se efectúe el reconocimiento de las partes afectadas y no autorizarán la salida del buque a la mar, mientras su armador, capitán o patrón no acrediten debidamente a juicio del Inspector, que se han efectuado las reparaciones que hayan podido recomendarse como resultado de dicho reconocimiento.

c) Nulidad de cláusulas de irresponsabilidad.

Serán nulas y caerán de todo valor y eficacia las cláusulas o pactos contractuales en que se estipule la exoneración de la responsabilidad civil de los propietarios, armadores de buques y porteadores marítimos, en los casos de dolo, culpa o negligencia en el cumplimiento de las obligaciones que este Reglamento les impone para asegurar en cuanto sea posible la navegabilidad de los buques.

Artículo 1-06.—Presunciones sobre Navegabilidad.

El cumplimiento de las obligaciones establecidas en este Reglamento y acreditado documentalmente en la forma prevenida en el artículo 1-02 del mismo, entraña, salvo prueba en contrario, la presunción de navegabilidad del buque y de la diligencia ejercida por sus propietarios o armadores para mantenerlo en buenas condiciones de seguridad.

Por el contrario, el incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Reglamento en orden a la obtención y renovación de reconocimientos y la observancia de recomendaciones formuladas en los certificados, entraña la presunción, salvo prueba en contrario, de innavegabilidad del buque o de falta de la debida Vigencia de sus propietarios o armadores para mantenerlo en buenas condiciones de seguridad.

Artículo 1-07.—Detención de un buque.

Si como consecuencia de lo prescrito en los artículos 1-02 y 4-01 de este Reglamento, las autoridades portuarias o consulares, según sea el caso, estiman : no se acredita en forma satisfactoria que el buque se encuentra en buenas condiciones de navegabilidad, procederán a su

detención y corresponderá al Instructor dar las instrucciones necesarias para subsanar las deficiencias, debiendo poner especial cuidado en que el buque no sea detenido por más del tiempo estrictamente necesario.

Los Inspectores no propondrán la detención de un buque si las deficiencias fueren de tal índole que no entrañen peligro para aquél o para los buques circundantes y siempre y cuando no se dirija a puerto extranjero, siendo suficiente efectuar una anotación en el certificado correspondiente para que dichas deficiencias sean subsanadas en el puerto o en el plazo que determine.

CAPITULO II

Solicitudes de Construcción

Artículo 2-01.—Buques de nueva construcción.

A las solicitudes de construcción se unirá un plano y memoria indicando elementos exigidos por el Convenio Internacional de Seguridad y Reglamento para su aplicación; así como las luces y marcas exigidas por el Reglamento de Abordajes.

Artículo 2-02.—Reconocimiento del equipo y material de Armamento.

El Inspector comprobará que los materiales y maquinaria que a continuación se reseñan, han sido reconocidos antes de su montaje a bordo.

a) Anclas y cadenas:

Cadenas para guardines y amantillos.

Cabos y estachas.

Cables de acero para amarre, maniobra, remolque y carga.

Velamen, encerados y toldos.

Molinete de anclas, cabrestantes, aparato de gobierno, chigres de carga y chigres para maniobra de los botes salvavidas. Plumas y puntales de carga, con sus accesorios pescantes para los botes.

Puertas estancas.

Válvulas para las descargas de costado. Bombas de sentinas y de contra incendios. Portillos y ventanas.

b) Material de armamento:

Dispositivos de salvamento (botes, balsas, aparatos flotantes de socorro y equipos de las embarcaciones, aros y chalecos salvavidas, aparatos lanzacabos, señales de socorro.

Medios de detección y extinción de incendios, compases, luces, marcas, aparatos y libros de navegación.

Artículo 2-03.—Reconocimiento de los medios de detección y extinción de incendios.

El Inspector se cerciorará de que han sido cumplidas todas las prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar y Reglamento para su aplicación en lo que se refiere a protección contra incendios en los locales habitados y en los locales de servicio.

Asimismo, comprobará que existen todos los medios de extinción de incendios en la cantidad y con las características prescritas en el citado Convenio y Reglamento y que en lugares visibles se encuentren las instrucciones contra incendios.

Artículo 2-04.—Reconocimiento de los dispositivos de salvamento.

Serán reconocidos detenidamente los botes y su equipo, pescantes y accesorios, chigres de arriado, bolsas de salvamento, aparatos flotantes, aros y chalecos salvavidas, aparatos lanzacabos, señales de socorro y timbres generales de alarma, cerciorándose que en cantidad y características satisfacen las prescripciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar y el Reglamento para su aplicación.

Se cubicarán los botes salvavidas y las cajas de aire o equivalentes, se aprobará la estanqueidad de éstas últimas y se marcarán los botes en forma reglamentaria.

Artículo 2-05.—Reconocimiento de luces y marcas de navegación.

Se comprobará que las luces y marcas de navegación, así como los aparatos para emitir señales en caso de niebla o que precisen auxilio, satisfacen lo dispuesto en el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Mar, asegurándose de su buen funcionamiento.

Se tendrá presente que cada una de las luces de navegación (costados de Br. y Er., topes de proa y popa y la de alcance) deberán tener su circuito independiente partiendo todos ellos de un cuadro instalado en el puente, el cual debe alimentar otra clase de luces.

En los buques de 1 600 Tons. o más de Registro Bruto el cuadro que alimente las luces de navegación estará provisto de luces indicadoras y zumbadores que avisen automáticamente en caso de fallar alguna de las luces citadas. Las luces de navegación serán de tipo de doble bombilla y doble lente, o bien de una sola lente pero con bombilla de doble filamento no rellena de gas, para que al accionar el conmutador correspondiente se pueda intercalar inmediatamente en circuito la bombilla o el filamento de reserva, en caso de avería.

Artículo 2-06.—Prueba de estabilidad.

a) Todo buque mayor de 50 toneladas de registro total deberá sufrir una prueba de estabilidad una vez terminado y previamente a la realización de las pruebas de mar, con objeto de determinar los elementos de su estabilidad.

b) La prueba de estabilidad será realizada por el astillero constructor en presencia del Inspector de Buques, con el buque sin carga, para un estado bien determinado de pesos de combustible, agua, lastre, equipos, etc. calculando la posición del centro de gravedad para dicho estado. Se determinarán partiendo de este dato las curvas de estabilidad del buque para diferentes estados de carga y de combustible, incluso con cubertada en los casos en que haya lugar a ello, a fin de conocer la altura metacéntrica inicial y los brazos del par de estabilidad para grandes inclinaciones, en las diferentes situaciones en que se pueda encontrar el buque en servicio.

c) De la referida prueba de estabilidad el Inspector de Buques extenderá un acta por duplicado que será sometida a la aprobación del Ministerio de Hacienda, devolviéndose un ejemplar al astillero, el cual entregará al armador las instrucciones necesarias para utilizar convenientemente el buque.

d) Asimismo deberán sufrir la prueba de estabilidad, antes de entrar en servicio, todos aquellos buques mayores de 50 Tons. que hayan hecho reparaciones o transformaciones con cambios importantes de peso, así como los que procedan a instalar tanques para combustibles líquidos.

Artículo 2-07.—Reconocimiento del buque terminado.

Antes de entrar el buque en servicio, se completarán los reconocimientos de casco, aparato motor, equipo, etc. con arreglo a lo prevenido en las instrucciones que preceden; se harán pruebas de funcionamiento de todos los servicios y una prueba de velocidad y consumo, extendiéndose los certificados correspondientes; la fecha de estos certificados será el punto de partida para comenzar a contar los plazos periódicos de reconocimiento.

CAPITULO III Reconocimientos Periódicos

Artículo 3-01.—Plazos y excepciones.

a) Plazos.

Todos los buques y embarcaciones nacionales sufrirán cada cuatro años un reconocimiento detenido, denominado "reconocimiento cuatrienal", en su casco, aparato motor y demás servicios; en tales reconocimientos se visitarán todas las partes del buque procediéndose a la renovación de los elementos defectuosos.

Durante el tiempo comprendido entre los reconocimientos cuatrienales, se efectuarán reconocimientos anuales para comprobar la buena conservación del buque y sus servicios.

Estos reconocimientos se llevarán a cabo con arreglo a las normas que más adelante se detallan.

b) Excepciones.

Las embarcaciones de menos de dos toneladas de arqueo sin propulsión mecánica, pero que no sean de pasajeros, quedarán sólo sujetas a la vigilancia de las autoridades portuarias, que celarán

por el buen estado de la vida de su casco, aparejos y pertrechos, para que puedan dedicarse a la industria.

Los depósitos y artefactos flotantes, serán sometidos a reconocimientos cada cuatro años y cada doce en dique seco. Estos reconocimientos se ajustarán en líneas generales a la presente reglamentación, con las tolerancias y excepciones que en razón de usos y lugares determine el inspector.

Las embarcaciones de recreo menores de cinco toneladas de arqueo total que no tengan tripulación asalariada, sólo se sujetarán a los reconocimientos necesarios para su matriculación, a los cuatrienales y a los extraordinarios mencionados en el artículo 4-01.

Artículo 3-02.—Tolerancias en los piases y prórrogas.

Todo buque podrá efectuar el reconocimiento anual en el plazo comprendido desde dos meses antes y un mes después de la fecha de caducidad del anterior, pudiendo el armador elegir, dentro de este tiempo, la fecha y el puerto donde quiere efectuar el reconocimiento. La fecha de caducidad del nuevo certificado se computará a partir de la fecha de caducidad del anterior. Pasado este plazo deberá ser reconocido en cualquier puerto que se encuentre. En casos justificados el Inspector con conocimiento del Ministerio de Hacienda y después de reconocer:

el buque a flote, podrá concederle una prórroga de 3 meses desde la fecha á caducidad, debiendo hacer constar en el certificado de reconocimiento la prórroga concedida y la causa que la justifica. Esta prórroga no retrasará la fecha de caducidad del nuevo certificado que se fijará a partir de la del certificado anterior

En los reconocimientos cuatrienales, los buques podrán iniciar su reo cimiento en el plazo comprendido desde 4 meses antes a 4 meses después di fecha en que caduque el anterior, pudiendo el Armador elegir dentro de c plazo, la fecha y el puerto o puertos donde desea efectuar el reconocimiento. cual podrá realizarlo en varias etapas, pero deberá quedar totalmente terminado a los 12 meses a partir de la fecha de caducidad del anterior.

Artículo 3-03.—Reconocimiento de los medios de detección y extinción incendios.

a) Plazos. Estos reconocimientos se efectuarán principalmente a efectos de expedición de los certificados internacionales o nacionales para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, en los plazos siguientes:

Buques de pasaje	Anualmente
Buques que no sean de pasaje	Anual
Buques extranjeros o nacionales en general	Cuando existan sospechas de que estos elementos no cumplen con las prescripciones reglamentarias.

b) Bombas y mangueras.

Se guarnirán las mangueras y se pondrán las bombas contra incendien marcha para lanzar un chorro o chorros de agua requeridos para descargar un caudal de agua a una presión de 7 Kg/cm² ó más.

c) Instalaciones fijas en los espacios de máquinas.

1°—Instalaciones de espuma.

Se comprobará que las soluciones no han disminuido la propiedad de formar espuma, se examinarán los mecanismos y el sistema de distribución y éste último se probará con agua u otro medio, para asegurar que el sistema se halla libre de obstrucciones y que produce una distribución uniforme sobre la superficie del espacio protegido.

2°—Instalaciones de CO₂.

Si el Inspector lo considera necesario se pesarán las botellas de gas para comprobar su contenido. En todo caso se deberán pesar una vez cada cuatro anos como mínimo. El mecanismo de accionamiento y el sistema de distribución del gas serán examinados y se probará el sistema de alarma observando si da la señal de aviso en los espacios de máquinas y calderas cuando el gas está próximo a ser descargado.

3°—Medios de incomunicación de aire.

El Inspector observará si los medios de incomunicación de aire funcionan satisfactoriamente, para lo cual cerrarán los registros y pasará los ventiladores desde un lugar que se halle fuera de los espacios correspondientes.

d) Instalaciones fijas en los espacios de carga.

El Inspector comprobará el funcionamiento de los aparatos detectores de incendios observando si se puede determinar visualmente el humo producido en diferentes compartimentos, así como el funcionamiento de la señal sonora alarma y conectará las exhaustaciones a la estación control para comprobar si se nota olor a humo.

e) Señales de alarma manuales.

Se comprobarán todas las señales de alarma contraincendios accionadas a mano. En todos los buques equipados con instalaciones de rociadores de agua (Sprinkler Installations), las señales de alarma manuales serán de diferente sonoridad que la producida cuando una de las cabezas de los rociadores entra en funcionamiento.

f) Extintores de espuma trasladables (no portátiles).

En los extintores de espuma de 45 o más litros de capacidad, se comprobará que las soluciones conservan la propiedad de formar espuma y se examinarán el mecanismo de funcionamiento y la manguera. Por lo menos una vez cada cuatro años se vaciará el extintor y se examinará interiormente. Si el Inspector lo considera pertinente, el extintor será sometido a una prueba a presión hidráulica durante cinco minutos a una y media veces la presión máxima de trabajo, pero ningún caso a menos de 25 Kg/cm².

g) Extintores portátiles.

1°—Un cierto número de estos extintores será descargado al realizar la inspección (a ser posible por las mismas personas que tengan que utilizarlos en casos de emergencia). Se probarán a una presión hidráulica de 25 Kg/cm² por lo menos una vez cada cuatro años y se marcará el extintor con la fecha en que se ha realizado la prueba.

2°—Las botellas de acero que contengan CO₂, utilizadas como extintores portátiles se vaciarán cuando hayan perdido más del 10% de su peso de gas. Si las botellas se hallan vacías y han transcurrido más de cuatro años desde la última prueba hidráulica (lo que se comprueba por el sello estampado en la botella) serán nuevamente probados a la presión hidráulica de 25 Kg/cm².

h) Cargas de los extintores.

Los inspectores comprobarán anualmente el estado en que se encuentran las cargas, las cuales serán renovadas si tuviesen señales de deterioro.

Las cargas de ácido contenidas en envases que no sean herméticos serán renovadas por lo menos cada dos años. El número de cargas de repuesto a exigir para los extintores portátiles será el siguiente:

- a. Para los extintores que no sean de CO₂ existirá una carga por cada extintor.
- b. Si los extintores portátiles son de CO₂ el número de los mismos que tendrá que haber a bordo a los efectos de cumplir con la exigencia de cargas de repuesto, se determinará por las fórmulas siguientes:

n- Número de extintores reglamentarios.

N- Número de extintores a colocar a bordo a efecto de cumplir la exigencia de cargas de repuesto.

Capacidad mínima reglamentaria: 3,2 Kg de CO₂

Capacidad en Kg di: los extintores que se instalan: C

Si no existe una palanca de disparo y válvula especial que impida que se descargue el CO₂ remanente después de descargar parte del contenido:

$N = 2 n.$

Si existe la palanca y válvula indicada: $N = \frac{6.4 X n}{C}$

C

i) Pintado de los extintores.

Cuando se tenga que pintar las envolventes de los extintores se pondrá especial cuidado en no hacer desaparecer las marcas originales del fabricante.

j) Aparato y casco respiratorios.

El Inspector comprobará que estos aparatos se encuentren en buen estado y que la manguera es de suficiente longitud para el buque de que se trata. Si la manguera consta de dos o más trozos, se comprobará que los récords macho y hembra de unión permiten su acoplamiento.

k) Lámparas de seguridad y hachas de bombero.

Se comprobará que su estado de conservación es satisfactorio y que no -utilizan para otros fines.

1) Instalaciones de rociadores de agua. El Inspector comprobará los siguientes extremos:

a) Puesta en marcha automática de la bomba.

Observará la caída de presión en el tanque a la cual queda conectada la bomba y comprobará el nivel de agua dulce en el tanque de presión que se debe restituir i hasta su altura correcta inmediatamente después de la prueba.

b) Se probarán las alarmas automáticas en la siguiente forma:

1) Abriendo sucesivamente la válvula de prueba de cada sección.

2) Por medio de los interruptores previstos en la estación de control.

3) Se comprobará que las cabezas de los rociadores inician su funcionamiento a temperaturas entre los 68 y 93 grados centígrados.

c) Se examinará todas las cabezas de los rociadores, sustituyendo inmediatamente las que se observen averiadas o aquellas que hubieren perdido líquido coloreado.

d) Se comprobará que existen 6 cabezas de rociadores de repuesto por cada sección y que están guardadas en una caja situada cerca de la válvula de control de la sección.

Artículo 3-04. --Reconocimiento de los dispositivos de salvamento.

a) Plazos.

Los indicados en el artículo 3-03 a).

b) Recomendaciones a la tripulación.

Al efectuar el reconocimiento, el Inspector procurará llevar al ánimo del Capitán, tripulación y armador, el convencimiento de la necesidad de mantener las disposiciones de salvamento en buenas condiciones de servicio y de revisarlos coa frecuencia.

c) Botes salvavidas.

1°—Se comprobará que los botes salvavidas de madera han sido baldeados frecuentemente o conservados con una capa de agua en el interior en tiempo seco y si se han aprovechado las estancias en puerto para ponerlos a flote y probar su estanquidad.

2°—Al realizar la inspección se izarán todos los botes despegándolos de sus calzos y se examinarán cuidadosamente tanto por su interior como por su exterior. Todas las cajas de aire deberán ser completamente servidas en plazos no mayores de dos años, debiendo para ello examinarse anualmente las cajas de aire de la mitad de los botes salvavidas, a no ser que el Inspector crea conveniente revisar mayor número de ellas y si lo estima necesario probará su estanquidad. Con objeto de probar la estanquidad de los botes, se arriarán al agua y en todo caso los de la banda que quede libre del muelle. Si los botes son de acero se hará quitar el óxido de su interior y de su exterior. Si son de madera se quitará con la azuela toda señal de podredumbre; en ambos casos se repararán las partes afectuosas y se pintarán interior y exteriormente con una buena capa protectora.

Las cajas de aire se limpiarán con un cepillo metálico y se pintarán con aceite de linaza cocido o con un buen barniz.

3°—Cuando los botes salvavidas tengan cajas de aire estructurales se examinarán cuidadosamente los compartimentos y cada cuatro años como máximo, din probados con aire o con agua. Si se prueban con aire, bastará una presión k 0,1 Kg por cm² (un metro de columna de agua) y sus pérdidas se detectarán con agua jabonosa aplicada a las costuras. Se pondrá cuidado en no sobrepasar la presión citada para no fatigar los tanques excesivamente.

4°—En los botes de madera se examinarán cuidadosamente los ganchos le suspensión y si los botes tienen más de diez años o si en dichos ganchos se aprecian signos de corrosión, se desmontarán y se extraerá uno o más pernos de los que sujetan a la quilla y sobre la quilla para su examen. Con especial atención se examinarán las reuniones de los ganchos de suspensión en los botes : acero o de aluminio.

5°—En los botes de aleación de aluminio se examinarán cuidadosamente aquellas partes del casco que puedan estar en contacto con piezas de distinto metal, como patines, trincas de cable, etc. Las trincas de cable deberán recubrirse con un material no absorbente o forrarlas con meollar. Los calzos de la quilla, si son le acero, estarán recubiertos con tacos de madera.

Las pinturas empleadas para esta clase de botes no deberá contener plomo;

la capa de imprimación será a base de cromato de zinc y las capas restantes a ase de óxido de zinc.

d) Equipo de los botes salvavidas.

1°—Equipo en general.

El equipo de cada bote salvavidas será presentado sobre cubierta comprobándose que se ajusta a las prescripciones de este Reglamento de Aplicación del Convenio de Seguridad.

2°—Compases.

Se comprobará que están amparados por el Certificado de Garantía del instructor.

3°—Botiquín.

Se comprobará que el precinto está intacto y que la caja no presenta señales de óxido ni está averiada.

4°—Bombillas de achique.

Se comprobará su funcionamiento.

5°—Artificios pirotécnicos.

Los cohetes y bengalas de señales deberán ser renovados a los dos años de la fecha de fabricación.

Los artificios fumíferos serán renovados dentro de la fecha límite que figura en su etiqueta.

6°—Viveres.

Se desecharán y reemplazarán los que se encuentran en malas condiciones.

7°—Aparato portátil de radio.

Los aparatos portátiles de radio serán reconocidos por los Inspectores auxiliados de un Técnico de Radio nombrado por el Ministerio, debiendo el Inspector examinar la sujeción al bote del citado aparato portátil de radio.

e) Escalas de acceso a los botes salvavidas.

Se revisará su estado y se comprobará que la longitud de los cabos salvavidas es suficiente para llegar al agua cuando el buque se halle en lastre y con una escora de 15°.

f) Aparatos flotantes.

Cada año se reconocerán las cajas de aire correspondientes a la cuarta parte de los aparatos flotantes, a no ser que el estado de dichos aparatos obligue al Inspector a hacer desmontar mayor número de ellas. Si se observan señales de podredumbre en el entramado u otras partes de madera, se sanearán, repararán si es el caso y se pintarán con una capa de pintura de buena calidad.

g) Aros salvavidas.

Se examinarán y se harán reparar si es del caso, todos los aros salvavidas, sus luces y rabizas.

Las luces a base de fósforo de calcio pueden deteriorarse cuando están a la intemperie si sus cajas o cierres no están en buenas condiciones, lo cual se puede reconocer por su apariencia u olor. Si se sospecha que una luz está en mal estado no deberá ser sacudida ya que puede generar gas y producir explosión.

h) Chalecos salvavidas.

El Inspector examinará todos los chalecos existentes a bordo y si los encontrase en mal estado los hará sustituir y lo pondrá en conocimiento del Ministerio. Todo chaleco que no lleve estampado el sello oficial de la Inspección y el nombre del buque será rechazado. Un porcentaje de los mismos será sometido a prueba de flotabilidad. Especialmente se cerciorará de que en los chalecos de kapok, enea o flor de espadaña, éstos no han sido sustituidos por desperdicios de algodón, estopa o borra. El Inspector hará saber al Capitán y a los oficiales, el efecto perjudicial que las sustancias alcalinas usadas para limpieza ejercen sobre el kapok.

i) Aparatos lanzacabos y señales de socorro.

Se comprobará que se hallan en perfecto estado, sin signos de humedad y que los equipos están completos. Si han transcurrido dos años desde la fecha de su fabricación, se sustituirán los cohetes, cartuchos y señales, por otros nuevos. En cada reconocimiento se probará un elemento de cada clase para prueba e instrucción del personal.

j) Botes salvavidas con motor o de propulsión mecánica.

1°—Se probará el motor en funcionamiento y se realizarán maniobras de marcha avante y atrás. Se inspeccionarán los tanques de combustible y sus accesorios, el extintor de incendios, así como la dínamo accionada por el motor, el proyector, la batería de radio, etc. si hay lugar a ello.

2°—En los botes salvavidas de propulsión mecánica, se inspeccionará el mecanismo de propulsión y se realizarán pruebas de marcha avante y atrás, preferiblemente estando el bote en el agua.

k) Pescantes y puntales, chigres y mecanismos de arriado de botes.

1°—Los pescantes, los mecanismos de arriado e izado incluyendo los motores, cuadernales, tiras, guías, etc., así como los chigres de los botes, serán examinados en cada inspección.

2°—Si las tiras son de cable de acero, se prestará atención especial a aquellas partes que no están a la vista y al estado en que se encuentran sus arraigados y se observará si dichas tiras se conservan bien engrasadas. Se examinará si están bien lubricados los mecanismos.

3°— Si existen chigres se destapará un cierto número de ellos para examinarlos minuciosamente, debiendo quedar examinados todos ellos en un plazo de cuatro años.

Todos los chigres serán puestos en funcionamiento en cada reconocimiento y se efectuarán pruebas de arriado.

1) Varios.

1°—Se examinarán los dispositivos para iluminar los aparejos, chigres y botes, durante la maniobra de arriado y en los buques de pasaje las luces de emergencia a la salida de los compartimentos, poniendo para ello en marcha el grupo de socorro en aquellos buques que estén obligados a llevarlo.

2°—Se comprobará el funcionamiento de las señales de alarma para advertir a los pasajeros y a la tripulación que el buque debe ser abandonado, de acuerdo con las instrucciones para casos de emergencia.

3°—Se comprobará la existencia de dispositivos apropiados situados fuera de la cámara de máquinas para evitar que las descargas de agua se hagan sobre las embarcaciones.

4°—Se comprobará si existen instrucciones para la tripulación que fijen sus deberes en casos de emergencia (incendio, peligro o abandono de buque); y si están fijadas en distintos lugares del buque y especialmente en los espacios destinados a la tripulación.

5°—Se comprobará que se realizan ejercicios de incendio, peligro y abandono.

6°—Se comprobará que en las cabinas y en lugares bien visibles de los espacios destinados al pasaje, se han fijado instrucciones precisas con el significado de todas las señales que interesan a los pasajeros y lo que deben hacer en casos de emergencia (forma de colocarse el chaleco salvavidas, bote salvavidas que le corresponde, o lugar de reunión, etc. en los idiomas apropiados).

Artículo 3-05.— Reconocimiento de luces y marcas de navegación.

a) Plazos.

Estos reconocimientos se efectuarán principalmente a efectos de expedición los Certificados Internacionales o Nacionales para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, en los plazos siguientes:

Buques de pasaje: Anualmente.

Buques que no sean de pasaje: Anual.

Buques extranjeros y nacionales: Cuando existan sospechas de que estos elementos no cumplen con las prescripciones reglamentarias.

Buques que han sufrido una colisión: Se examinarán estos elementos tan pronto como sea posible y el Inspector entregará su informe en forma secreta al Ministerio.

b) Misión del Inspector.

1°—Los Inspectores comprobarán que el buque está equipado con las luces y marcas de navegación que por su clase le corresponden, de acuerdo, con las prescripciones al Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la Mar.

2°—Al terminar la inspección, si el Inspector ha comprobado que las luces y marcas cumplen con las prescripciones reglamentarias anotará el resultado satisfactorio de la misma en el Certificado de Navegabilidad. Caso contrario, dará cuenta de ello al Ministerio para que decida si procede o no darle un plazo para corregir los defectos observados y si les es concedido, anotará dichos defectos en el Certificado de Navegabilidad y el plazo que se concedió al buque para subsanarlos.

CAPITULO IV Reconocimientos Ocasionales

Artículo 4-01.—Reconocimientos extraordinarios.

Toda embarcación nacional, cualquiera que sea su tonelaje, clase o industria a que se dedique, incluso las exceptuadas de reconocimientos periódicos por el artículo 3-01 b) estará sujeta a sufrir los reconocimientos extraordinarios en los casos siguientes:

- a) Cuando como consecuencia del último reconocimiento resultase necesaria por causa de evidente necesidad, realizar nuevos reconocimientos antes de transcurrido el plazo reglamentario, sea en el casco, aparato motor, instalación eléctrica, instalaciones frigoríficas, puntales, material de salvamento, contra incendios, luces, alojamientos, etc. El Inspector de Buques lo llevara a cabo a los efectos de comprobar el estado de eficiencia y garantía de aquellas partes del buque que por su apariencia fueran causa de inspección extraordinaria.
- b) Después de haber sufrido varadas, abordajes, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en elementos importantes en su maquinaria.
- c) Cuando el buque efectúe reparaciones de importancia o en elementos importantes de su casco, equipo motor o sufra alteraciones.
- d) Por reclamación de los tripulantes, pasajeros, cargadores, o denuncia que merezca confianza, si lo juzgan conveniente las Autoridades Portuaria o Cónsules.
- e) Por petición o requerimiento judicial.
- f) Los reclamantes en el caso d) y los causantes del requerimiento en el e), del presente artículo, serán responsables de cuanto gasto se origine en b reconocimientos si éstos no resultaren justificados y de resultar justificados lo será el propietario del buque. En todo caso se exigirá previamente un depósito para responder de daños y perjuicios, cuya cuantía será fijada por la Autoridad Portuaria excepto cuando la reclamación suscriba la dotación entera del buque. En este último caso ha de ser la Autoridad Portuaria o Consular, quien aprecie si procede o no la reclamación para lo cual ésta ha de entregarse debidamente fundamentada.

Artículo 4-02.—Buques adquiridos en el extranjero.

Los buques adquiridos en el extranjero serán sometidos antes de su abanderamiento, a un reconocimiento que será de tipo cuatrienal de acuerdo con su edad, para casco, aparato motor, instalaciones eléctricas y frigoríficas; los demás servicios del buque de los previstos en este Reglamento se reconocerán como si se tratase de un buque de nueva construcción.

Artículo 4-03.—Reconocimientos de buques extranjeros.

Si la Autoridad Portuaria estima que existen razones que hacen sospechar que el estado de un buque extranjero no corresponde sustancialmente a las indicaciones de los Certificados de que va previsto, ordenará que el Inspector efectúe un reconocimiento de las partes o servicios del buque sobre los que exista tal duda, previo conocimiento a la Autoridad Consular que corresponda y la oficina de Asuntos Consulares del Ministerio de Gobernación.

CAPITULO V
Material de Salvamento

Artículo 5-01.—Buques que conducen pasajeros.

Deberán llevar colgado bajo pescantes y listos para echar al agua, el número de botes que fija la tabla que después se inserta, equipados y pertrechados como se dirán y de la forma y naturaleza que previenen las reglas que más adelante se reseñan.

Si los botes colgados bajo pescantes de acuerdo con la tabla no son suficientes para acomodar a todas las personas que vayan a bordo, deberán agregarse botes insumergibles, bien de madera, metálicos o de otras clases (ya sea bajo pescantes o en otra forma), o bien bolsas salvavidas. Todos estos botes adicionales balsas irán colocados en forma de ser echados al agua pronta y fácilmente.

Los buques de esta clase llevarán cuando menos una boya salvavidas por ;cada bote colgado bajo pescantes y un cinturón o chaleco salvavidas por cada persona.

Artículo 5-02.—Buques que no conduzcan pasajeros de navegación de altura.

Los buques de navegación de altura o transoceánicos llevarán botes salvavidas en números tales que puedan acomodar a todas las personas de su dotación. Estos botes irán bajo pescantes y uno

de los colgados en la banda deberá ser de la primera o segunda clase; y en el otro costado, de ésta o de tercera clase. irán cuando menos seis boyas salvavidas y un cinturón o chaleco por cada persona.

Artículo 5-03.—Buques de carga sin pasajeros en cabotaje o costeros.

Estos buques deberán llevar en ambos costados y colocados bajo pescantes botes como sean necesarios para acomodar la dotación. Uno de los botes de cada costado será de la clase primera, segunda o tercera. Habrán de llevar también un cinturón o chaleco salvavida por persona.

Artículo 5-04.—Clasificación de los botes.

Los botes a que se hace referencia en este Anexo del Reglamento, se dividen cuatro clases:

Primera clase: Botes salvavidas de forma ballenera, perfectamente contruidos de madera, metal o fiber-glass, han de tener por cada 0,283 metros cúbicos c capacidad cuando menos 0,0283 metros de compartimentos estacos interiores.

Segunda clase: Botes salvavidas en forma ballenera, de madera, metal o fiber glass, con aparatos de flotación interiores o exteriores que reúnan en conjunto el mismo poder ascensional para asegurar la flotabilidad que se exige a los botes de primera clase. Lo mitad cuando menos de aquellos aparatos han de ir afirmados al exterior del bote.

Tercera clase: Botes salvavidas de madera, metal o fiber glass llevarán flotadores interiores y exteriores, o solamente exteriores, en forma que su eficacia sea la mitad de la asignada a la de los botes de primera clase.

Cuarta clase: Botes del tipo de servicio, sin flotadores. Artículo 5-05.—Número de botes obligatorios con arreglo al tonelaje. Tonelaje

De 10 000 Ton. en adelante 12

De 8 000 Ton. en adelante 10

De 6 000 Ton. en adelante 6

De 4 750 Ton. en adelante 4

De 3 000 Ton. en adelante 4

De 1 250 Ton. en adelante 3

De 700 Ton. en adelante 2

De 500 Ton. en adelante 2

De 100 Ton. en adelante 2

Artículo 5-06.—Condiciones que deben reunir los botes salvavidas.

De acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, todas las embarcaciones de salvamento, deben responder a la condición primordial de su rápida disponibilidad en caso de urgencia de tal forma que puedan ser arriadas con seguridad y rapidez aún en condiciones desfavorables de escora y de asiento longitudinal del buque, que se pueda embarcar en ellas rápidamente y con orden y de tal modo dispuestas que la instalación de cada bote o" artefacto salvavidas no estorbe la maniobra de los otros.

Normalmente los botes salvavidas no deben ser de eslora menor a 7,32 metros, salvo para pequeños buques; en ningún caso la eslora será inferior a los 4,88 metros. Los botes salvavidas, a toda carga, con sus ocupantes y equipo nunca deberán pesar más de 20,30 toneladas.

Los botes salvavidas con capacidad para más de 60 personas deberán obligatoriamente disponer de motor de combustión u otro tipo de propulsión mecánica. Cuando el número de embarcaciones salvavidas de un buque sea superior a 13, una de ellas será de motor de combustión y dispondrá de otra cuando menos de propulsión mecánica de cualquier tipo. Si el número de botes es superior a 19, dos de ellos estarán equipados con motor de combustión. Con independencia a lo anterior todo buque de pasaje y todos los buques de carga de más de 1 600 Ton. de R. B. deberán de disponer de un bote salvavidas de propulsión mecánica.

En los buques tanques de más de 3 000 Ton. de R. B. se exigirá tener como mínimo cuatro botes salvavidas bajo pescantes, dos en el centro del buque y dos a popa.

Todos los botes tendrán su armamento completo antes de que el buque se haga a la mar.

Las embarcaciones de salvamento deberán llevar marcados con caracteres permanentes y legibles, sus dimensiones, número de personas que pueden alojar y el nombre del buque.

Artículo 5-07.—Equipo de los botes salvavidas.

El equipo normal de un bote salvavidas debe ser el siguiente:

- a. Un número suficiente de remos a razón de un juego por bancada, dos remos de repuesto y otro para espadilla; juego y medio de toletes u orquillas sujetos al bote con cadenas y un bichero.
- b. Dos espiches para cada orificio de desagüe excepto los desagües provistos de válvulas automáticas, un achicador y dos baldes de material aprobado.
- c. Un timón provisto de caña correspondiente o de guardines.
- d. Dos hachas, una en cada extremidad del bote.
- e. Un farol, con sus accesorios y dos cajas de fósforos en recipiente estanco al agua.
- f. Uno o varios palos con sus jarcias y velas de color naranja.
- g. Una brújula con bitácora y elementos para su iluminación.
- h. Un pasamanos sujeto al exterior en guirnalda.
- i. Un ancla flotante con su cabo correspondiente.
- j. Dos bozas, una de ellas dispuestas para ser largada fácilmente y la otra sólidamente afirmada a la roda.
- k. Un recipiente que contenga un galón de aceite vegetal o animal dispuesto en forma que se pueda extender fácilmente el aceite en la mar y construido de manera que pueda amarrarse fácilmente al ancla flotante.
- l. Un recipiente estanco al aire con víveres a razón de dos libras inglesas (906 gramos) por persona.
- m. Una libra inglesa (453 gramos) de leche condensada por persona.
- n. Un recipiente estanco al agua conteniendo tres litros de agua dulce por persona y un vaso amarrado a él.
- o. Dos señales con paracaídas capaces de producir una luz roja brillante a gran altura y seis bengalas de mano que produzcan luz roja brillante.
- p. Dos señales fumíferas con flotador, para emplear durante el día capaces de producir humareda espesa de color naranja. Dispositivos especiales que permitan a las personas agarrarse al bote, si éste diese la vuelta, en forma de quillas de balance, así como ondas de alambres de borda a borda, pasando por debajo de la quilla.
- q. Una caja metálica estanca con medicamentos de urgencia.
- r. Una lámpara eléctrica para señales de morse, con dos baterías y dos lámparas de reserva.
- s. Un espejo de señales para ser utilizado durante el día.
- t. Una navaja y un abrelatas unidos al bote por medio de rebenque. n bombillo de mano para achique.
- u. Una caja estanca para el material menudo del equipo.

Artículo 5-08.—Artefactos flotantes y balsas salvavidas.

Se designa con el nombre de artefacto flotante a todo flotador, que no siendo bote, guindola o chaleco salvavidas, se encuentre destinado a sostener un cierto número de personas que se encuentran en el agua, conservando sus formas y características.

A estos artefactos flotantes se les exige que:

- a) Tengan dimensiones y resistencia tal que puedan ser lanzados al agua desde su lugar de estiba sin sufrir daños.
- b) No debe pesar más de 180 Kg a menos que disponga de algún dispositivo especial para lanzarlo al agua sin tener que suspenderlo a brazo.
- c) Debe poderse utilizar y tener estabilidad cualquiera que sea la cara que quede flotando arriba.
- d) Las cajas de aire o flotadores deben instalarse lo más cerca posible de los costados.
- e) Tendrá una boza y una amarra en forma de guirnalda en todo su contorno exterior.
- f) El número capaz de personas que un flotador puede transportar con seguridad, es el más pequeño de los números que se obtienen dividiendo, bien el número de kilogramos de hierro que es capaz de sostener en agua dulce por 14.5 o bien el que se obtiene dividiendo por 32.5 el perímetro del flotador expresado en centímetros.

Las balsas salvavidas deberán satisfacer las siguientes condiciones además de las exigidas a los artefactos flotantes:

a) No tendrán menos de 85 decímetros cúbicos (tres pies cúbicos) de cajas de aire o de flotadores equivalentes por cada persona que pueda llevar.

b) Tendrán una superficie de cubierta de 3,72 centímetros cuadrados (cuatro pies cuadrados) por lo menos por persona y las personas transportadas deberán estar efectivamente fuera del agua.

Condiciones que deberán exigirse para la homologación de balsas salvavidas de tipo insuflable:

a) La balsa será de un material y de construcción aprobada y construida de forma que sea capaz de soportar treinta días a flote, cualquiera que sea el estado de la mar y pueda funcionar en una gama de temperaturas comprendidas entre los menos treinta y más sesenta y seis grados centígrados. La capacidad mínima de la balsa será de 6 personas y la máxima de 25 personas.

b) Estará construida de forma que sea estable y que cuando el techo o capota se infle, se coloque automáticamente adrizada.

Este techo o capota deberá ser capaz de proteger a los tripulantes contra la intemperie y contará con medios para recoger el agua de la lluvia. La capota debe estar provista de dos lámparas una interior para alumbrar la tripulación y otra exterior colocada en el tope de la capota que produzca una luz blanca, visible en todo el horizonte, de una potencia superior a 25 watts y capaz de alumbrar durante ocho horas como mínimo. Las lámparas obtendrán su energía de una pila activada con agua de mar. La capota será de color naranja.

c) Deberá soportar una prueba de caída de una altura de 18 metros sin que sufran averías ni la balsa ni el equipo.

d) Irá provista de una boza de longitud igual a la distancia de la cubierta del buque en lastre hasta la flotación más dos metros y no inferior a los 10 metros. Podrá ser adrizada por una sola persona si al inflarse quedara invertida y deberá ir provista de aberturas y medios que permitan subir a bordo desde la mar a las personas con chalecos salvavidas puestos. En su posición de estiba irá en un envase o envoltura que la proteja en sus calzos, debiendo conservar su flotabilidad en su envoltura.

e) El peso total de la balsa no excederá de los 180 Kg. El número de personas que podrá llevar será el cociente entero de dividir por 96 el volumen en decímetros cúbicos de los flotadores principales o, el mayor número entero obtenido dividiendo por 3.72 el área del piso de la balsa expresada en centímetros cuadrados. El piso de la balsa deberá ser estanco y con aislamiento térmico. El gas de inflado no será nocivo para los tripulantes y se efectuará automáticamente tirando de una guía o cordel o cualquier otro

sistema efectivo y sencillo. Se proveerán medios para mantener la presión de los flotadores. El inflado deberá producirse en un tiempo no superior a 5 minutos a la temperatura de 15 grados centígrados.

f) Irá provista de una guirnalda guarnida y su francobordo no será inferior a 30 centímetros cargada completamente.

g) Los flotadores serán probados a una presión igual al doble de la de funcionamiento y como mínimo a 0,15 Kg por centímetro cuadrado o a 1,50 metros de columna de agua.

El equipo de la balsa salvavidas insuflable será:

a) Una guía flotante de 30 metros con un flotador en su extremo.

b) Balsas para doce o menos personas, un cuchillo y un achicador. Balsas para más de doce personas, dos cuchillos y dos achicadores.

c) Dos esponjas. Dos anclas flotantes. Un estuche de herramientas que permitan reparar los pinchazos que se produzcan y una bomba o fuelle para relleno de aire. Tres abrelatas.

d) Un botiquín para primeras atenciones cerrado herméticamente que contendrá:

Diez vendas cambric, de 5 por 5 centímetros.

Cuatro vendas cambric de 10 por 10 centímetros.

Dos pañuelos triangulares.

250 gramos de algodón hidrófilo comprimido.

Una tijera de cirugía.

Pomada antiséptica para quemaduras y heridas.

Una caja de autoinyecciones sedantes.

Veinte comprimidos de Cebion o Rexodón o similar.

Un vaso inoxidable graduado.

e) Una lámpara eléctrica de mano, estanca, apropiada para hacer señales Morse, un juego de pilas y bombillas de repuesto en caja estanca. Un espejo de señales y un silbato.

f) Dos señales luminosas de socorro con paracaídas, capaces de producir una luz roja brillante a gran altura. Seis bengalas de mano de luz roja brillante.

g) Un juego de accesorios de pesca compuestos de un sedal, seis anzuelos y un saquito con plumas blancas.

h) Una ración alimenticia de 300 g por persona de alimento complejo que no dé sed y suministre 5 000 calorías por kilogramo de peso por cada persona, además 120 g de caramelos de azúcar cabada. Recipientes estancos que contengan un litro y medio de agua dulce por persona; de esta cantidad se puede suprimir medio litro por persona si la balsa va dotada de un aparato desalinizador capaz de producir esta cantidad de agua dulce. Seis tabletas contra el mareo por cada persona.

i) Unas instrucciones de supervivencia en la balsa.

j) La balsa deberá llevar pintado el nombre del buque y puerto de matrícula y el número de personas que está autorizada a transportar. Toda balsa deberá ir amparada por un certificado en el que conste que cumple los requisitos reglamentarios y los resultados de las inspecciones periódicas.

Las balsas insufribles deberán ser reconocidas cada año, por personal capacitado para ello, quienes extenderán el certificado del reconocimiento.

Artículo 5-09.—Guindolas y chalecos salvavidas.

Los buques de pasajeros menores de 61 metros de eslora deberán estar equipados con 8 guindolas, como mínimo, los buques de pasajeros de más de 244 metros, 30 guindolas. Los buques carga llevarán ocho guindolas como mínimo, provistas de guirnalda con cabo flotante de 27,5 metros con un aparato luminoso activado por agua de mar, o de otra clase que se active automáticamente al botarse al agua, debiendo tener una flotabilidad para sostener en agua dulce 14,5 Kg como mínimo.

Los buques deberán llevar como mínimo un chaleco salvavidas por persona, los que deberán tenerse a mano, con una flotabilidad que permita mantenerse con un peso de 7,5 Kg a flote durante 24 horas.

Artículo 5-10.—Arqueo y cálculo de las personas que pueden embarcar en botes salvavidas.

Tomadas las longitudes por fuera de la eslora y manga y la del puntal por dentro, el producto de las tres se multiplicará por 0.6 obteniéndose la capacidad en metros cúbicos. Dividiendo esta cantidad por 2,83 obtendremos las toneladas de arqueo del bote.

La capacidad concedida a los botes salvavidas por persona es de 0,283 metros cúbicos, por lo tanto dividiendo el volumen en metros cúbicos por el factor 0.283 nos dará en números enteros el de personas que pueda transportar dicho bote salvavidas..

CAPITULO VI

Reglamento Relacionado con el Servido Radiotelefónico Marítimo

Artículo 6-01.—Definiciones.

Telecomunicación será toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o información de cualquier naturaleza por hilos. radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

Radiocomunicación será toda telecomunicación realizada por medio de ondas eléctricas.

Telefonía, un sistema de telecomunicación para transmisión de palabra, o en algunos casos de otros sonidos.

Servicio móvil, un sistema de radiocomunicación entre estaciones móviles y terrestres o entre estaciones móviles.

Servido móvil marítimo, servicio móvil entre estaciones de buques y costeras o entre estaciones de buques, en el que pueden participar también las estaciones de embarcaciones y dispositivos de salvamento.

Estación, uno o más emisores o receptores separados o una combinación de transmisores y receptores, incluyendo las instalaciones accesorias necesarias para asegurar un servicio de radiocomunicación en un lugar determinado.

Estación costera, una estación terrestre del servicio móvil marítimo.

Estación de buque, una estación móvil del servicio móvil marítimo, instalada a bordo de un buque que no sea una embarcación o dispositivo de salvamento y que no esté permanentemente amarrado a tierra.

Autoalarma radiotelefónica, un receptor automático de alarma que responda a la señal de alarma radiotelefónica.

Operador calificado, una persona en posesión del certificado correspondiente a radiocomunicaciones.

Artículo 6-02.—Asignación de frecuencias.

Los buques que dispongan de equipo radiotelefónico de potencia de antena, en onda portadora no modulada, igual o superior a 5 metros y que trabajen en la banda de frecuencia comprendidas entre 1 670 Kc/s y 2 850 Kc/s deberán disponer cuando menos cuatro frecuencias presintonizadas: 2 182 Kc/s exclusivamente para socorro, alarma, urgencia y seguridad, así como para las llamadas a estaciones costeras y buques extranjeros.

Entre los 2 013 y los 2 272 Kc/s una frecuencia para trabajo con estaciones costeras. (A designar por el Gobierno de Costa Rica), dos frecuencias.

2 272 Kc/s para llamada entre buques.

Los buques de potencia de antena inferior a los 5 watts, llevarán la frecuencia de socorro presintonizada 2 182, la de llamada entre los buques de 2 272 Kc/s y una frecuencia designada por el Gobierno para trabajo con estaciones costeras.

Artículo 6-03.—Buques pesqueros.

De acuerdo con las Normas Complementarias del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, los buques de pesca de tonelaje inferior a las 150 Ton. de Registro Bruto, que permanezcan en la mar más de 11 horas, deberán llevar equipo radiotelefónico y dispondrán de las siguientes frecuencias:

2 182 Kc/s frecuencia de llamada de socorro.

Una frecuencia de trabajo con estaciones costeras, entre los 2 083 y 2 122 Kc/s designada por el Gobierno.

Una frecuencia de trabajo entre buques.

Artículo 6-04.—Interferencias.

No se autoriza ninguna emisión que pueda causar interferencias perjudiciales en las señales de socorro, alarma, urgencia o seguridad transmitidas en la frecuencia internacional de socorro de 2 182 Kc/s.

Se prohíbe a todas las estaciones:

Las transmisiones inútiles.

Las transmisiones de señales y de correspondencia superfina.

Las transmisiones de señales sin identificación.

Las transmisiones al éter que no vayan dirigidas a una estación de aeronave, buque o costera oficialmente reconocida.

Las transmisiones dentro de los puertos y radas en el margen de frecuencias entre 1 670 y 2 850 Kc/s; salvo en los casos muy justificados de tráfico de socorro, urgencia y seguridad.

Las emisiones estarán obligadas a limitar su potencia radiada al mínimo necesario.

Las transmisiones de ensayo se procurará transmitidas sobre una antena artificial, o en otro caso se limitará la emisión a un máximo de diez segundos y comprenderá el distintivo de identificación.

Artículo 6-05.—Duración de las señales preparatorias.

En el Servicio Móvil Marítimo la transmisión de llamada y de las señales preparatorias del tráfico en la frecuencia de 2 182 Kc/s, no excederá de dos minutos. Esto no será de aplicación en los casos de socorro, alarma, urgencia y seguridad.

En los casos en que una estación llamada no responda a la llamada emitida tres veces con intervalos de dos minutos, se suspenderá la llamada y no podrá repetirse sino después de transcurridos quince minutos, exceptuándose las llamadas de aeronaves que podrán reanudarse transcurridos cinco minutos.

Artículo 6-06.—Secreto de las comunicaciones.

Está totalmente prohibido:

- a) La interceptación no autorizada de las radiocomunicaciones no destinadas al uso general del público.
- b) La divulgación del contenido, la simple revelación de la existencia, publicación o uso cualquiera que sin autorización se haga de toda clase de información obtenida mediante la interceptación de las radiocomunicaciones mencionadas en el apartado a).

Artículo 6-07.—Autoridad del Capitán o Patrón.

El servicio de una estación móvil está bajo la suprema autoridad del Capitán o de la persona responsable del buque, de la aeronave o de cualquier otro vehículo portador de la estación móvil, quienes estarán sometidos a la obligación de guardar y asegurar el secreto de la correspondencia.

Artículo 6-08.—Socorro, alarma, urgencia y seguridad.

La llamada y el mensaje de socorro sólo podrán transmitirse por orden del Capitán o de la persona responsable del buque, la aeronave o del vehículo portador de la estación móvil.

En caso de socorro, urgencia o seguridad, la transmisión en radiotelefonía será lenta, separando las palabras y pronunciando claramente cada una de ellas a fin de facilitar su transcripción.

Las frecuencias para las señales de socorro, urgencia y seguridad será de 2 182 Kc/s.

La señal radiotelefónica de socorro estará constituida por la palabra Mayday (maidei), pronunciada tres veces la palabra —aquí— el distintivo de llamada o cualquier otra señal de identificación de la estación móvil en peligro pronunciada tres veces, las indicaciones relativas a su situación, naturaleza del peligro y género de auxilio, solicitando cualquier información que pueda facilitar el socorro.

La señal de socorro será precedida por la señal de alarma, constituida en dos señales, aproximadamente sinusoidales, de audiofrecuencia, transmitidas alternativamente; la primera de ellas tendrá una frecuencia de 2 200 c/s y la otra de 1 300 c/s. cada una de ellas transmitida durante 250 milisegundos.

Cuando se genere automáticamente la señal radiotelefónica de alarma, se transmitirá de modo continuo durante treinta segundos como mínimo y un minute como máximo; cuando se produzca por otros medios, la señal se transmitirá del modo más continuo posible durante un minuto aproximadamente. La señal de alarma se empleará únicamente para anunciar:

- a) Que va a seguir una llamada o mensaje de socorro.
- b) La transmisión de un aviso urgente de ciclón. En este caso sólo podrán utilizarlas las estaciones costeras que estén debidamente autorizadas por su Gobierno.
- c) La caída por la borda de una o varias personas; en este caso sólo podrá utilizarse cuando se requiera ayuda de otros buques y no pueda conseguirse por el solo uso de la señal de urgencia; pero la señal de alarma no se repetirá por otras estaciones. El mensaje irá precedido de la señal de urgencia.

Artículo 6-09.—Señal de urgencia.

En radiotelefonía, la señal de urgencia consistirá en la transmisión de la palabra -pan- repetida tres veces y pronunciada como en español "pan". Se transmitirá antes de la llamada. Sólo podrá transmitirse como la señal de socorro por orden del Capitán o persona responsable del buque, aeronave o vehículo portador de la estación móvil.

La señal de urgencia indica que la estación que llama tiene que transmitir un mensaje muy urgente relativo a la seguridad de un buque/aeronave, cualquier otro vehículo o de una persona.

La señal de urgencia tendrá prioridad sobre todas las demás comunicaciones, con excepción de las de socorro.

Artículo 6-10.—Señal de seguridad.

En radiotelefonía, la señal de seguridad consiste en la palabra "securité" pronunciada claramente en francés, en español "sequirité" repetida tres veces. Se transmitirá antes de la llamada.

La señal de seguridad anuncia que la estación va a transmitir un mensaje relativo a la seguridad de la navegación o que contiene avisos meteorológicos importantes y siempre que sea posible deberá transmitirse hacia el fin del primer período de silencio que se presente.

Artículo 6-11.—Períodos de silencio.

Con el fin de dar mayor seguridad a la vida humana en la mar se mantendrá la escucha en la frecuencia de socorro 2 182 Kc/s (137 metros), durante tres minutos dos veces por hora, comenzando al empezar las horas y las medias y terminando tres minutos después. Durante estos espacios de tiempo no se harán llamadas ni se mantendrá ninguna clase de tráfico que no sea de alarma, socorro, urgencia o seguridad, en la citada frecuencia de 2 182 Kc/s.

Artículo 6-12.—Documentos de que deben estar provistas las estaciones de buques.

Las estaciones de buques provistas obligatoriamente de instalaciones radiotelefónicas deberán llevar los siguientes documentos:

- a) Certificado de operador si lo hubiera.
- b) Ultimo certificado de inspección anual.
- c) Certificados de validez de los aparatos instalados, que deben estar adosados a cada aparato.

Artículo 6-13.—Licencias.

Ninguna estación transmisora podrá ser establecida ni explotada por un particular ni por una empresa cualquiera sin una licencia expedida por el Gobierno del país del que dependa la estación.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Casa Presidencial.—San José, a los veintisiete días del mes de enero de mil novecientos setenta y ocho.