

La primera imprenta llegó a Honduras en 1820, siendo instalada en Tegucigalpa en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue un Proclama del General Morúa, en fecha 4 de diciembre de 1829.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, en fecha 23 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, MARTES 3 DE ENERO DE 1978

NUM. 22.389

JEFATURA DE ESTADO

CONTENIDO

DECRETO NUMERO 538

EL JEFE DE ESTADO, EN CONSEJO DE MINISTROS,

DECRETA:

Artículo 1°—Aprobar el Acuerdo N° 5 de fecha 18 de julio de 1977, que literalmente dice:

ACUERDO N° 5

Visto EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966 y ANEXOS, firmado en Londres el 5 de Abril de 1966, por los Plenipotenciarios debidamente acreditados por sus Estados respectivos y cuyas disposiciones considera el Gobierno de Honduras de suma importancia sobre las materias consignadas en dicho Documento multinacional.

EL JEFE DE ESTADO,

ACUERDA:

1° Adherir al CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966 y ANEXOS, cuyo texto es el siguiente:

Los Gobiernos contratantes,

DESEANDO establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes, en la mar;

CONSIDERANDO: Que el mejor medio para alcanzar estos fines es el de concertar un Convenio;

ADOPTAN las siguientes disposiciones:

ARTICULO 1°

OBLIGACION GENERAL CON ARREGLO A LOS TERMINOS DEL CONVENIO

1° Los Gobiernos contratantes se comprometerán a poner en vigor las disposiciones del presente Convenio así como sus anexos, que constituyen parte integrante del presente Convenio.

Toda referencia al presente Convenio constituye una referencia a los citados anexos.

2° Los Gobiernos contratantes se comprometerán a tomar las medidas que pueden ser necesarias para la puesta en práctica de las disposiciones del presente Convenio.

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA
Acuerdos Nos. 496 y 497 — Febrero de 1977

AVISOS

ARTICULO 2°
DEFINICIONES

Para la aplicación del presente Convenio, salvo cuando expresamente se diga lo contrario:

- 1° El término "reglas" significará las reglas que figuren en el anexo del presente Convenio.
- 2° El término "Administración" significará el Gobierno del País de abanderamiento del buque.
- 3° El término "aprobado" significará aprobado por la Administración.
- 4° La expresión "viaje internacional" se refiere a cualquier viaje por mar entre un país al que se aplica el presente Convenio y un puerto situado fuera de ese país, o inversamente. A este respecto, todo territorio de cuyas relaciones internacionales, sea responsable un Gobierno contratante o cuya administración lleven las Naciones Unidas, se considerará como un país distinto.
- 5° La expresión "buque de pesca" se refiere a los buques utilizados para la captura de peces, ballenas, focas, morsas y otros recursos vivos de la mar.
- 6° La expresión "buque nuevo" significará un buque del que se pone la quilla, o que se encuentre en un estado equivalente de adelanto en su construcción en la fecha o posteriormente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada Gobierno contratante.
- 7° La expresión "buque existente" significará un buque que no es un buque nuevo.
- 8° La "eslora" utilizada será igual al 98% de la eslora total de una flotación situada a una distancia por encima de la quilla igual al 85% del puntual mínimo de trazado medido desde el canto alto de la quilla o a la distancia entre la cara de proa de la roda y el eje de la mecha del timón en esta flotación si esta última es mayor. En los buques proyectados para navegar con asiento de quilla, la flotación en la que se ha de medir la eslora debe ser paralela a la flotación de proyecto.

ARTICULO 3°

DISPOSICIONES GENERALES

- 1° Ningún buque, sujeto a las disposiciones del presente Convenio saldrá a la mar para realizar un viaje internacional, después de la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, si no ha sido inspeccionado, marcado, y provisto de un Certificado internacional de francobordo (1966) o cuando corresponda, de un Certificado internacional de exención de francobordo, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio.
- 2° Ninguna de las disposiciones del presente Convenio impide a una Administración asignar a un buque un francobordo superior al francobordo mínimo determinado de acuerdo con las disposiciones del anexo 1.

ARTICULO 4°

ESFERA DE APLICACION

- 1° El presente Convenio se aplicará a los siguientes buques:
 - a) Buques matriculados en países cuyo Gobierno es un Gobierno contratante;
 - b) Buques matriculados en aquellos territorios a los que, en virtud del Artículo 32, se aplica este Convenio;
 - c) Buques no matriculados que lleven la bandera de un Estado cuyo Gobierno es un Gobierno contratante.
- 2° El presente Convenio se aplicará a los buques que efectúen viajes internacionales.
- 3° Las reglas que constituyan el anexo I se han establecido especialmente para los buques nuevos.
- 4° Los buques existentes que no cumplan exactamente lo que disponen las reglas contenidas en el anexo I, o alguna de ellas, deberán cumplir, por lo menos, con las disposiciones mínimas correspondientes que la Administración aplicaba a los buques que efectuaban viajes internacionales, antes de la entrada en vigor del presente Convenio; en ningún caso podrá exigirse un aumento de su francobordo. Para obtener una reducción del francobordo tal como fue fijado anteriormente, estos buques deberán cumplir con todas las condiciones impuestas por el presente Convenio.
- 5° Las reglas que figuran en el anexo 2 se aplicarán a los buques nuevos y a los existentes a los que se refieren las disposiciones del presente Convenio.

ARTICULO 5°

EXCEPCIONES

- 1° El presente Convenio no se aplicará a:
 - a) Los buques de guerra;
 - b) Los buques nuevos de eslora inferior a 24 m. (79 pies);
 - c) Los buques existentes de tonelaje bruto inferior a 150 t.
 - d) Los yates de recreo que no se dediquen a ningún tráfico comercial;
 - e) Los buques de pesca.
- 2° Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicará a los buques que se dediquen exclusivamente a la navegación:
 - a) Por los Grandes Lagos de América del Norte y por el Río San Lorenzo hasta el este de la loxodrómica trazada desde el Cabo de Rosiers hasta la Punta oeste de la Isla de Anticosti y prolongada, al norte de la Isla de Anticosti, por el meridiano 63° W;
 - b) Por el Mar Caspio;
 - c) Por el Río de la Plata, el Paraná y el Uruguay, al oeste de la loxodrómica trazada entre Punta Rasa (Cabo San Antonio), Argentina y Punta del Este, Uruguay.

ARTICULO 6°

EXENCIONES

- 1° Cuando los buques efectúen viajes internacionales entre puertos próximos pertenecientes a dos o más Estados, la Administración podrá eximirlos de la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, a condición de que solamente realicen estos viajes, y de que los Gobiernos de los Estados donde están situados dichos puertos juzguen que el carácter abrigado o que las condiciones de la ruta entre estos puertos no justifican o no permiten la aplicación de las disposiciones del presente Convenio a los buques que efectúen tales viajes.
- 2° La Administración podrá eximir a los buques que presenten ciertas características nuevas, de la aplicación de cualquiera de las disposiciones del presente Convenio que pudiera entorpecer gravemente las investigaciones que tiendan a mejorar dichas características y su adopción a bordo de los buques que efectúan viajes internacionales. No obstante, será preciso que tal buque cumpla con las disposiciones que la Administración juzgue convenientes en relación con el servicio a que se le destina, para garantizar la seguridad general del buque y que los Gobiernos de los Estados cuyos puertos ha de visitar consideren aceptables.
- 3° La Administración que conceda tal exención, de conformidad con los párrafos (1) y (2) del presente Artículo, comunicará a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (llamada en lo sucesivo la Organización) los detalles y motivos de tal exención, y esta Organización lo comunicará a los demás Gobiernos contratantes, para su información.
- 4° Si, como consecuencia de circunstancias excepcionales, un buque que normalmente no efectúa viajes internacionales, ha de emprender un solo viaje internacional, podrá ser eximido por la Administración de una o varias de las disposiciones del presente Convenio, a condición de que cumpla con los requisitos que la Administración estime suficientes para garantizar su seguridad durante el viaje que ha de realizar.

ARTICULO 7°

FUERZA MAYOR

- 1° El buque que no esté sujeto, en el momento de su salida para cualquier viaje, a las disposiciones del presente Convenio, no quedará sujeto a estas disposiciones por haberse visto obligado a cambiar la ruta de su proyectado viaje, si el cambio de ruta se debe al mal tiempo o a alguna otra causa de fuerza mayor.
- 2° Para la aplicación de las disposiciones del presente Convenio, los Gobiernos contratantes deberán tener debidamente en cuenta todos los desvíos de ruta o retrasos sufridos por un buque a causa del mal tiempo, o por cualquier otra causa de fuerza mayor.

ARTICULO 8°

EQUIVALENCIAS

- 1° La Administración podrá autorizar la colocación sobre el buque de accesorios, materiales, dispositivos o aparatos, o recurrir a cualquier otra disposición especial que difiera de lo prescrito por el presente Convenio, a condición de haber comprobado por medio de pruebas, o de cualquier otra forma, que tales accesorios, materiales, mecanismos, aparatos y otros dispositivos son, por lo menos, tan eficaces como los prescritos por el presente Convenio.
- 2° Toda Administración que autorice un accesorio, un material, un dispositivo, un aparato o que permita recurrir a otra disposición especial que difiera de lo prescrito por el presente Convenio, comunicará las características del mismo a la Organización, con un informe sobre las pruebas efectuadas, para ser difundido entre los Gobiernos contratantes.

(Continuará)

La primera imprenta llegó a Honduras en 1825, siendo instalada en Tegucigalpa, en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue una Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1825.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, MIERCOLES 4 DE ENERO DE 1978

NUM. 22.390

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto N° 538

ARTICULO 9°

APROBACION CON FINES EXPERIMENTALES

- 1° Ninguna de las prescripciones del presente Convenio, impide a una Administración aprobar disposiciones especiales, con fines experimentales, con respecto a un buque al que se aplique este Convenio.
- 2° Toda Administración que apruebe una disposición de este tipo comunicará los detalles de la misma a la Organización para su difusión a los Gobiernos contratantes.

ARTICULO 10°

REPARACIONES, MODIFICACIONES Y TRANSFORMACIONES

- 1° El buque en el que se efectúen reparaciones, modificaciones o transformaciones, así como las instalaciones resultantes, deberá seguir cumpliendo por lo menos, con las disposiciones que ya le eran aplicables. En tal caso, el buque existente no deberá por regla general, apartarse de las disposiciones aplicables a un buque nuevo más de lo que se apartaba anteriormente.
- 2° Las reparaciones, modificaciones y transformaciones de mayor importancia así como las instalaciones resultantes, deberán ajustarse a las disposiciones aplicables a un buque nuevo, en la medida en que la Administración lo juzgue posible y razonable.

ARTICULO 11°

ZONAS Y REGIONES

- 1° El buque al que se aplique el presente Convenio deberá atenerse a las disposiciones aplicables al mismo en las zonas y regiones descritas en el anexo 2.
- 2° Un puerto situado en el límite de dos zonas o regiones adyacentes se considerará como situado dentro de la zona o región de donde procede o hacia la que se dirige el buque.

ARTICULO 12°

INMERSION

- 1° Salvo en los casos previstos en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, las líneas de carga apropiadas, marcadas, sobre el costado del buque y correspondientes a la estación del año, zona y región en la que pueda encontrarse el buque, no deben quedar sumergidas en ningún momento, ni al salir el buque a la mar, ni durante el viaje ni a la llegada.

CONTENIDO

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

ECONOMIA

Acuerdo No. 469-77 — Noviembre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA

Acuerdos Del No. 498 al 513 — Febrero de 1977

AVISOS

- 2° Cuando un buque navegue por agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga apropiada puede sumergirse a una profundidad correspondiente a la corrección para agua dulce indicada en el Certificado Internacional de francobordo 1966. Cuando la densidad del agua no sea igual a la unidad, la corrección será proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.
- 3° Cuando un buque salga de un puerto situado en río o en aguas interiores, se le permite aumentar su carga en una cantidad que corresponda a los pesos de combustible y de todos los otros materiales que haya de consumir entre el punto de partida y el mar.

ARTICULO 13

VISITAS, INSPECCIONES Y MARCAS

Las visitas, inspecciones y colocación de las marcas de los buques, en cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio, serán efectuadas por los funcionarios de la Administración, y las exenciones concedidas por los mismos.

La Administración podrá confiar las visitas, inspecciones y colocación de las marcas, tanto a inspectores nombrados a este efecto, como a organismos autorizados por ella. En todos los casos, la Administración interesada garantizará plenamente la ejecución completa y la eficacia de la visita, de la inspección y de la colocación de las marcas.

ARTICULO 14°

VISITAS E INSPECCIONES INICIALES Y PERIODICAS DE LOS BUQUES

- 1° Todo buque quedará sujeto a las visitas e inspecciones que se definen a continuación:
 - a) Una visita antes de la entrada en servicio del buque, la cual comprende una inspección completa de su estructura y de sus equipos en todo lo que afecta al presente Convenio. Esta visita permitirá comprobar que las instalaciones, los materiales y los escantillones corresponden plenamente a las prescripciones de este Convenio.

- b) Una visita periódica realizada con los intervalos establecidos por la Administración, pero por lo menos una vez cada cinco años, que permita comprobar la estructura, los equipos, las instalaciones, los materiales y los escantillones cumplen plenamente con las prescripciones del presente Convenio.
- c) Una inspección periódica, realizada todos los años en los tres meses siguientes, o que antecedan a la fecha aniversario de la expedición del Certificado que permita comprobar que ni el casco ni la superestructura han sufrido modificaciones de tal índole que puedan influir en los cálculos que sirven para determinar la posición de la línea de máxima carga, así como comprobar el buen estado de conservación de las instalaciones y aparatos en lo que respecta a:
- i) La protección de las aberturas,
 - ii) Las barandillas,
 - iii) Las portas de desagüe,
 - iv) Los medios de acceso a los alojamientos de la tripulación.
- 2° Las inspecciones periódicas a las que se refiere el apartado c), del párrafo 1 que antecede, van incluidas en el Certificado Internacional de Francobordo (1966), así como en el Certificado Internacional de exención para el francobordo que se concede a los buques en aplicación de las disposiciones del párrafo 2 del Artículo 6 del presente Convenio.

ARTICULO 15°

CONSERVACION DESPUES DE LAS VISITAS

Después de cualquiera de las visitas previstas en el Artículo 14, no se introducirá ningún cambio, sin autorización de la Administración, en la estructura, la distribución, los equipos, materiales o escantillones que fueron objeto de la visita.

ARTICULO 16°

EXPEDICION DE CERTIFICADOS

- 1° A todo buque que haya sido visitado y marcado de conformidad con las disposiciones del presente Convenio le será expedido un Certificado Internacional de francobordo (1966).
- 2° A todo buque al que se haya concedido una exención en virtud de las disposiciones del párrafo 2, o del párrafo 4 del artículo 6 le será expedido un Certificado Internacional de exención para el francobordo.
- 3° Estos Certificados serán expedidos, bien por la Administración, bien por un agente o un organismo debidamente autorizado por ella. En cualquier caso, la Administración asumirá la plena responsabilidad del Certificado.
- 4° No obstante cualquier otra disposición del presente Convenio, cualquier Certificado Internacional de francobordo que esté vigente para el Gobierno del Estado cuyo pabellón arbole el buque en el momento de entrar en vigor del presente Convenio, seguirá siendo válido bien durante dos años, bien hasta la fecha en que caduque, si ésta fuera más próxima. Pasado este plazo, será exigible un Certificado Internacional de francobordo (1966).

ARTICULO 17°

EXPEDICION DE UN CERTIFICADO POR OTRO GOBIERNO

- 1° Un Gobierno contratante podrá, a solicitud de otro Gobierno contratante, hacer visitar un buque y, si considera que cumple con las disposiciones del presente Convenio, expedirá al buque un Certificado Internacional de francobordo (1966), o autorizará su expedición, de conformidad con el presente Convenio.
- 2° Se remitirá al Gobierno solicitante a la mayor brevedad posible una copia del Certificado, una copia del informe de la visita utilizado para el cálculo de los francobordos y una copia de estos cálculos.

- 3° El Certificado así expedido deberá ir acompañado de una declaración en la que conste que ha sido expedido a solicitud del Gobierno del Estado cuya bandera arbole o arbolará el buque, su valor será el mismo, y será reconocido en las mismas condiciones que el Certificado expedido de conformidad con el Artículo 16.
- 4° No deberá expedirse ningún Certificado Internacional de francobordo (1966) a un buque que arbole pabellón de un Estado cuyo gobierno no sea un Gobierno contratante.

ARTICULO 18°

FORMA DE LOS CERTIFICADOS

- 1° Los Certificados se redactarán en la lengua o lenguas Oficiales del Estado que los expide. Cuando la lengua empleada no sea el inglés ni el francés, el texto llevará una traducción a una de estas lenguas.
- 2° Los Certificados serán conformes a los modelos que figuran en el Anexo III. En todo Certificado expedido o en toda copia certificada conforme, se reproducirá exactamente la disposición tipográfica de cada modelo de Certificado.

ARTICULO 19°

DURACION DE LA VALIDEZ DE LOS CERTIFICADOS

- 1° El Certificado Internacional de francobordo (1966), se expedirá para un período cuya duración será fijada por la Administración, sin que esta duración pueda exceder de 5 años a partir de la fecha de expedición.
- 2° Si después de la visita periódica prevista en el apartado b) del párrafo 1 del Artículo 14, no se puede expedir un nuevo certificado al buque antes de la expiración del certificado inicial, el agente u organismo que efectúe la visita podrá prorrogar la validez de dicho certificado por un plazo que no excederá de 5 meses. Se anotará esta prórroga en el certificado, y no se concederá más que cuando no se haya hecho ninguna modificación en la estructura, en los equipos, en la distribución, los materiales o los escantillones, que afecte al francobordo.
- 3° El Certificado Internacional de francobordo (1966) será anulado por la Administración en los casos siguientes:
 - a) Si el casco o la superestructura del buque han sufrido modificaciones de tal importancia que resulte necesario asignarle un francobordo mayor;
 - b) Si los accesorios y los dispositivos mencionados en el apartado c) del párrafo 1, del artículo 14, no se han mantenido en buen estado de funcionamiento;
 - c) Si en el certificado no figura una anotación diciendo que el buque ha sido inspeccionado en la forma prevista en el apartado c) del párrafo 1, del artículo 14;
 - d) Si la resistencia estructural del buque se ha debilitado hasta el punto de que no ofrezca la seguridad deseada.
- 4° a) El plazo de validez de un Certificado Internacional de exención para el francobordo, expedido por una Administración a un buque que se beneficia de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 6, no deberá exceder de 5 años, a contar de la fecha de su expedición. Este certificado estará sujeto a un procedimiento de prórroga, visado y anulación, semejante al que se prevé en el presente artículo para los Certificados Internacionales de francobordo (1966).
 - b) La validez de un Certificado Internacional de exención para el francobordo expedido a un buque que se beneficia de una exención, según el párrafo 4 del artículo 6, quedará limitada a la duración del viaje para el que se expide dicho certificado.
- 5° Todo certificado expedido a un buque por una Administración cesa de tener validez si el buque se abandera en otro Estado.

ARTICULO 20*

ACEPTACION DE CERTIFICADOS

Los certificados expedidos bajo la responsabilidad de un Gobierno contratante, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, serán aceptados por los otros Gobiernos contratantes y considerados con el mismo valor que los certificados expedidos por ellos en todo cuanto concierne a la finalidad del presente Convenio.

ARTICULO 21*

CONTROL

1° Todo buque al que se ha expedido un certificado en virtud del artículo 16, o del artículo 17, quedará sujeto, en los puertos de otros Gobiernos contratantes, al control ejercido por los funcionarios debidamente autorizados por dichos Gobiernos. Los Gobiernos contratantes se ocuparán de que este control sea ejercido de forma razonable y factible con el fin de comprobar que existe a bordo un certificado válido. Si el buque posee un Certificado Internacional de francobordo (1966) válido, el control tendrá sólo por objeto comprobar:

- a) Que el buque no va más cargado de lo que autoriza el certificado;
- b) Que la posición de la línea de carga marcada en el buque corresponde a las indicaciones que figuran en el certificado;
- c) Que en todo lo que concierne a las disposiciones de los apartados a) y b) del párrafo 3, del artículo 19, el buque no ha sufrido modificaciones de importancia tal, que resulte evidente que no puede salir a la mar sin peligro para los pasajeros o la tripulación.

Cuando el buque lleve a bordo un Certificado Internacional, válido, de exención para el francobordo, el control sólo tendrá por objeto comprobar que todas las condiciones estipuladas en dicho certificado han sido cumplidas.

- 2° Si el control se ejerce en virtud del apartado c) del párrafo 1, del presente artículo, se limitará a evitar que el buque salga a la mar antes de que pueda hacerlo sin riesgo para los pasajeros o la tripulación.
- 3° En el caso en que el control previsto en el presente Artículo dé lugar a una intervención de cualquier clase que sea, el funcionario encargado del control informará inmediatamente, por escrito, de dicha decisión al Cónsul, o al representante diplomático del Estado cuya bandera arbole el buque e informará también de todas las circunstancias que motivaron la intervención.

ARTICULO 22*

BENEFICIO DEL CONVENIO

El beneficio del presente Convenio no se podrá reclamar a favor de un buque que no posea un certificado válido expedido en virtud de este Convenio.

ARTICULO 23*

ACCIDENTES

- 1° Toda Administración se compromete a efectuar una encuesta sobre cualquier accidente ocurrido a los buques de los que es responsable, y que están sujetos a las disposiciones del presente Convenio, cuando considere que ésta encuesta puede ayudar a conocer las modificaciones que sería conveniente introducir en dicho Convenio.
- 2° Todo Gobierno contratante se compromete a proporcionar a la Organización todos los datos útiles sobre los resultados de dichas encuestas. Los informes o las recomendaciones de la Organización basados sobre estos datos no revelarán ni la identidad ni la nacionalidad de los buques en cuestión, ni atribuirán, de ninguna forma, la responsabilidad del accidente a un buque o a una persona, ni dejarán sospechar tal responsabilidad.

ARTICULO 24*

TRATADOS Y CONVENIOS ANTERIORES

- 1° Todos los otros tratados, convenios y acuerdos relativos a las líneas de carga, actualmente en vigor entre los Gobiernos que forman parte del presente Convenio, conservarán sus plenos y enteros efectos durante la vigencia que les ha sido asignada por lo que respecta:
 - a) A los buques a los que no se aplique el presente Convenio;
 - b) A los buques a los que se aplique el presente Convenio, en todo lo que se refiere a los asuntos para los que dicho Convenio no haya establecido reglas expresas.
- 2° No obstante, cuando estos tratados, Convenios o Acuerdos vayan en contra de lo estipulado en el presente Convenio, prevalecerán las disposiciones del presente Convenio.

ARTICULO 25*

REGLAS ESPECIALES COMO CONSECUENCIA DE ACUERDOS

Cuando de conformidad con el presente Convenio, se establezcan reglas especiales por acuerdo entre la totalidad o parte de los Gobiernos contratantes, estas reglas se comunicarán a la Organización, la cual las hará llegar a todos los Gobiernos contratantes.

ARTICULO 26*

COMUNICACION DE INFORMACION

- 1° Los Gobiernos contratantes se comprometen a comunicar a la Organización y a depositar en la misma:
 - a) Un número suficiente de modelos de los certificados que expidan de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, para hacerlos circular entre los Gobiernos contratantes;
 - b) El texto de las leyes, decretos, órdenes o reglamentos y otros instrumentos que se hubieran publicado sobre las diversas cuestiones que afectan a la aplicación del presente Convenio;
 - c) La lista de los organismos no gubernamentales habilitados para actuar en su nombre, en lo que respecta a las líneas de carga, para ponerlo en conocimiento de los Gobiernos contratantes.
- 2° Cada Gobierno contratante se compromete a informar a cualquier otro Gobierno contratante que lo solicitare sobre las normas de resistencia empleadas por él.

ARTICULO 27*

FIRMA, APROBACION Y ADHESION

- 1° El presente Convenio quedará abierto a la firma durante tres meses a partir del 5 de Abril de 1966, e inmediatamente quedará abierto a la adhesión. Los Gobiernos de los estados miembros de las Naciones Unidas, de un Organismo especializado, o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o que sean partes del Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, podrán llegar a ser partes del Convenio mediante:
 - a) Firma sin reserva en cuanto a la aprobación;
 - b) Firma con reserva de aprobación seguida de aprobación;
 - c) Adhesión.
- 2° La aprobación o la adhesión se efectuará depositando en la Organización un instrumento de aprobación o de adhesión. La Organización informará a todos los Gobiernos que hayan firmado el Convenio, o se hayan adherido a él, de cualquier nueva aprobación o adhesión, así como de la fecha de su recepción.

ARTICULO 28*

ENTRADA EN VIGOR

- 1° El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en la que 15 Gobiernos, por lo menos de los cuales 7 corresponden a países poseedores cada uno de un tonelaje global superior a un millón de toneladas de registro bruto hayan, bien firmado el Convenio sin reserva, bien depositado un instrumento de aprobación o de adhesión de conformidad con el Artículo 27. La Organización informará a todos los Gobiernos firmantes del presente Convenio o adheridos al mismo de la fecha de su entrada en vigor.
- 2° Para los Gobiernos que depositen un instrumento de aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo durante el plazo de doce meses previsto en el párrafo 1 del presente artículo, la aprobación o adhesión se hará efectiva en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio, o tres meses después de la fecha en que se deposite el instrumento de aprobación o de adhesión, si es posterior esta última fecha.
- 3° Para los Gobiernos que depositen un instrumento de aprobación del presente Convenio o de adhesión al mismo después de la fecha de su entrada en vigor, el Convenio entrará en vigor tres meses después de la fecha de depósito del instrumento de aprobación o de adhesión.
- 4° Después de la fecha en que se hayan tomado todas las medidas necesarias para la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, o después de la fecha en que todas las aprobaciones que se consideren necesarias hayan sido obtenidas de conformidad con el apartado b) del párrafo 2, del Artículo 29, en el caso de una enmienda por aprobación unánime, se considerará que todo instrumento de aprobación o de adhesión depositado se aplica al Convenio modificado.

Mediante Resolución A.319 (IX) la novena Asamblea de la OCMÍ aprobó el 12 de noviembre de 1975 la siguiente enmienda al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966.

ARTICULO 29*

ENMIENDAS

- 1° El presente Convenio podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos expuestos a continuación.
- 2° Enmienda previo examen en el seno de la Organización.
 - a) Toda enmienda propuesta por un Gobierno Contratante será sometida a la consideración del Secretario General de la Organización y distribuida por éste entre todos los Miembros de la Organización y todos los Gobiernos contratantes, por lo menos seis meses antes de que proceda examinarla.
 - b) Toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la Organización para que éste la examine.
 - c) Los Gobiernos Contratantes de los Estados sean éstos Miembros o no de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas.
 - d) La aprobación de las enmiendas requerirá una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado según lo estipulado en el apartado c) del presente párrafo (en adelante llamado "el Comité de Seguridad Marítima ampliado"), a condición de que un tercio cuando menos de los Gobiernos Contratantes esté presente al efectuarse la votación.
 - e) Toda enmienda aprobada de conformidad con lo dispuesto en el apartado d) del presente párrafo será enviada por el Secretario General de la Organización
- a todos los Gobiernos Contratantes a fines de aceptación.
- f) i) Toda enmienda a un Artículo del Convenio se considerará aceptada a partir de la fecha en que la hubieren aceptado dos tercios de los Gobiernos Contratantes.
 - ii) Toda enmienda a un Anexo se considerará aceptada: Al término de los dos años siguientes a la fecha en que fué enviada a los Gobiernos Contratantes a fines de aceptación; o al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, si así lo determina en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

Si, no obstante, dentro del plazo fijado, ya más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, ya un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el cincuenta por ciento del tonelaje bruto de todas las flotas mercantes de todos los Gobiernos Contratantes, notifican al Secretario General de la Organización que recusan la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada.
- g) i) Toda enmienda a un Artículo del Convenio entrará en vigor, con respecto a los Gobiernos Contratantes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fué aceptada y, con respecto a cada Gobierno Contratante que la acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado el Gobierno Contratante de que se trate.
 - ii) Toda enmienda a un Anexo entrará en vigor, con respecto a todos los Gobiernos Contratantes, exceptuando los que la hayan recusado en virtud de lo dispuesto en el apartado f) ii) del presente párrafo y que no hayan retirado su recusación, seis meses después de la fecha en que se considere que fué aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Gobierno Contratante podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle efectividad durante un período no superior a un año, contando desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el período más largo que éste, que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.
- 3° Enmienda a cargo de una Conferencia:
 - a) A solicitud de cualquier Gobierno Contratante con la que se muestre conforme un tercio cuando menos de los Gobiernos contratantes, la Organización convocará una Conferencia de Gobiernos Contratantes para examinar posibles enmiendas al presente Convenio.
 - b) Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes será notificada por el Secretario General de la Organización a todos los Gobiernos Contratantes a fines de aceptación.
 - c) Salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados en los apartados f) y g) del párrafo 2) del presente Artículo, a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.
- 4° a) El Gobierno Contratante que haya aceptado una enmienda a un Anexo cuando ya dicha enmienda haya entrado en vigor, no estará obligado a hacer extensi-

vos los privilegios del presente Convenio a los certificados librados en favor de buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, acogiéndose a lo dispuesto en el párrafo 2) f) ii) del presente Artículo, haya recusado la enmienda y no haya retirado su recusación, excepto en la medida en que tales certificados guarden relación con asuntos regulados por la enmienda en cuestión.

- b) El Gobierno Contratante que haya aceptado una enmienda a un Anexo cuando ya dicha enmienda haya entrado en vigor, hará extensivos los privilegios del presente Convenio a los certificados librados en favor de buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, acogiéndose a lo dispuesto en el párrafo 2) g) ii) del presente Artículo, haya notificado al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de dar efectividad a dicha enmienda.
- 5° Salvo disposición expresa en otro sentido, toda enmienda al presente Convenio efectuado de conformidad con lo dispuesto en el presente Artículo, que guarde relación con la estructura del buque, será aplicable solamente a buques cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda o posteriormente.
- 6° Toda declaración de aceptación o recusación de una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2) g) ii) del presente Artículo serán dirigidas por escrito al Secretario General de la Organización, quién informará a todos los Gobiernos Contratantes de la llegada de esos escritos y de la fecha en que fueron recibidos.
- 7° El Secretario General de la Organización informará a todos los Gobiernos Contratantes de cualesquiera enmiendas que entren en vigor de conformidad con lo dispuesto en el presente Artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

ARTICULO 30°

D E N U N C I A

- 1° El presente Convenio podrá ser denunciado por uno cualquiera de los Gobiernos Contratantes en cualquier momento, a partir de la expiración del plazo de cinco años que se contará desde la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Gobierno.
- 2° La denuncia se efectuará por medio de notificación escrita dirigida a la Organización, que informará de su contenido y de la fecha en que se recibió, a todos los demás Gobiernos Contratantes.
- 3° La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que se reciba la notificación en la Organización, o cuando termine el plazo estipulado en la notificación, si éste fuera superior a un año.

ARTICULO 31°

- 1° En caso de hostilidades o en otras circunstancias excepcionales que afecten a los intereses vitales de un Estado, cuyo Gobierno sea uno de los Gobiernos contratantes, este Gobierno podrá suspender la aplicación de la totalidad, o de una parte cualquiera, de las disposiciones del presente Convenio. El Gobierno que haga uso de esta facultad informará inmediatamente de ello a la Organización.
- 2° Esta decisión no privará a los otros Gobiernos contratantes del derecho de control que les asigna el presente Con-

venio sobre los buques del Gobierno que ha hecho uso de esta facultad, cuando estos buques se encuentren en sus puertos.

- 3° El Gobierno que haya decidido esta suspensión podrá en todo momento anularla, en cuyo caso informará inmediatamente a la Organización de su decisión.
- 4° La Organización notificará a todos los Gobiernos contratantes todas las suspensiones, o anulación de suspensiones que se hayan decidido en virtud del presente artículo.

ARTICULO 32°

TERRITORIOS

- 1° a) Las Naciones Unidas cuando sean responsables de la Administración de un territorio, o todo Gobierno contratante que tenga la responsabilidad de garantizar las relaciones internacionales de un territorio, deberá en cuanto sea posible, consultar con las autoridades de dicho territorio para tratar de ampliar la aplicación del presente Convenio a dicho territorio y podrán, en cualquier momento, por medio de una notificación escrita dirigida a la Organización, hacer constar que el presente Convenio se extiende al citado territorio.
- b) La aplicación del presente Convenio se extenderá al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma, o de cualquier otra fecha que en ella se indique.
- 2° a) Las Naciones Unidas o cualquier otro Gobierno contratante que haya presentado una declaración de acuerdo con el apartado a) del párrafo 1 del presente artículo, en cualquier momento, una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha en que se extendió la aplicación del Convenio a un determinado territorio, podrán informar, por medio de una notificación escrita dirigida a la Organización, que el presente Convenio cesa de aplicarse al territorio designado en la notificación.
- b) El Convenio cesará de aplicarse al territorio designado en la notificación una vez transcurrido un año a partir de la fecha en que se haya recibido la notificación en la Organización, o después de cualquier plazo más largo especificado en la notificación.

- 3° La Organización informará a todos los Gobiernos contratantes de la extensión del presente Convenio a cualquier territorio, en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y de que dicha extensión ha dejado de tener efecto de conformidad con las disposiciones del párrafo 2, especificando, en cada caso, la fecha a partir de la cual el presente Convenio empieza a ser aplicable o deja de serlo.

ARTICULO 33°

R E G I S T R O

- 1° El presente Convenio se depositará ante la Organización y el Secretario General enviará copias certificadas conformes del mismo a todos los Gobiernos signatarios, así como a todos los Gobiernos que se adhiera al citado Convenio.
- 2° En cuanto al presente Convenio entre en vigor, será registrado por la Organización, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

(Continuará)

La primera imprenta llegó a Honduras en 1825, siendo instalada en Tegucigalpa, en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue una Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1825.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, JUEVES 5 DE ENERO DE 1978

NUM. 22.391

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto N° 538

ARTICULO 34°

IDIOMAS

El presente Convenio se redactará en un solo ejemplar en los idiomas inglés y francés, teniendo ambos la misma fuerza legal. Con el ejemplar original rubricado se depositan y entregan traducciones oficiales en los idiomas español y ruso.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus gobiernos, estampan su firma en el presente Convenio.

Extendido en Londres, 5 de Abril de 1966.

Por el Gobierno del Reino de Afganistán
Por el Gobierno de la República Popular de Albania
Por el Gobierno de la República Argelina Democrática y Popular

Por el Gobierno de la República Argentina
A reserva de aceptación
H. G. MARCO

Por el Gobierno de Commonwealth de Australia
A reserva de Aceptación
L. R. DOWNER
4 Julio 1966

Por el Gobierno de la República de Austria
Por el Gobierno del Reino de Bélgica
A reserva de aprobación y de ratificación
van den BOSCH
R. VANCRAEYNEST

Por el Gobierno de Bolivia
Por el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil
A reserva de aceptación
GEORGE A. MACIEL

Por el Gobierno de la República Popular de Bulgaria
A reserva de aceptación
P. DOINOV

CONTENIDO

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

CULTURA, TURISMO E INFORMACION
Acuerdo No. 522 — Diciembre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA
Acuerdo No. 515 — Febrero de 1977

AVISOS

Por el Gobierno de la Unión Birmana
Por el Gobierno del Reino de Burundi
Por el Gobierno de la República Socialista Soviética de Bielorrusia
Por el Gobierno del Reino de Camboya
Por el Gobierno de la República Federal del Camerún
Por el Gobierno del Canadá.

A reserva de ratificación
R. R. MACGILLIVRAY

Por el Gobierno de la República Centroafricana
Por el Gobierno de Ceilán
Por el Gobierno de la República del Chad
Por el Gobierno de la República de Chile
Por el Gobierno de la República de China

A reserva de aceptación
TSING-CHANG LIU

Por el Gobierno de la República de Colombia
Por el Gobierno de la República del Congo
Por el Gobierno de la República Democrática del Congo
Por el Gobierno de la República de Costa Rica
Por el Gobierno de la República de Cuba
Por el Gobierno de la República de Chipre
Por el Gobierno de la República Socialista Checoslovaca
Por el Gobierno de la República del Dahomey
Por el Gobierno del Reino de Dinamarca

A reserva de aceptación
ANDERS BACHE
M. ROSELL

Por el Gobierno de la República Dominicana
Por el Gobierno de la República del Ecuador
Por el Gobierno de la República de El Salvador
Por el Gobierno del Imperio de Etiopía
Por el Gobierno de la República Federal de Alemania
A reserva de aceptación
KARL SCHUBERT

- Por el Gobierno de la República de Finlandia
Por el Gobierno de la República Francesa
A reserva de aprobación ulterior
J. MORIN
- Por el Gobierno de la República Gabonesa
Por el Gobierno de la Gambia
Por el Gobierno de la República de Ghana
A reserva de aceptación
Y. K. QUARTEY
- Por el Gobierno del Reino de Grecia
A reserva de aceptación
P. PAGONIS
- Por el Gobierno de la República de Guatemala
Por el Gobierno de la República de Guinea
Por el Gobierno de la República de Haití
Por la Santa Sede
Por el Gobierno de la República de Honduras
Por el Gobierno de la República Popular Húngara
Por el Gobierno de la República de Islandia
A reserva de aceptación
HJALMAR R. BARDARSON
- Por el Gobierno de la República de la India
A reserva de aceptación
NAGENDRA SINGH
- Por el Gobierno de la República de Indonesia
Por el Gobierno del Imperio de Irán
Por el Gobierno de la República de Irak
Por el Gobierno de Irlanda
A reserva de aceptación
M. A. HAYES
R. RODGERS
- Por el Gobierno del Estado de Israel
A reserva de aceptación
P. MUENCH
D. PERRY
- Por el Gobierno de la República Italiana
A reserva de aceptación
NUNZIO D' ANGELO
- Por el Gobierno de la República de la Costa de Marfil
A reserva de aprobación
S. AKE
- Por el Gobierno de Jamaica
Por el Gobierno del Japón
A reserva de aceptación
ATSUSHI UYAMA
TERUTAKA AKUTAGAWA
- Por el Gobierno del Reino Hachemita de Jordania
Por el Gobierno de la República de Kenia
Por el Gobierno del Estado de Kuwait
A reserva de aceptación
A. R. HUSSAIN
- Por el Gobierno del Reino de Laos
Por el Gobierno de la República Libanesa
Por el Gobierno de la República de Liberia
A reserva de aceptación
J. D. LAWRENCE
FRANCIS DENNIS
- Por el Gobierno del Reino de Libia
Por el Gobierno del Principado de Liechtenstein
Por el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo
Por el Gobierno de la República Malgache
A reserva de aprobación
JULES A. RAZAFIMBAHINY
- Por el Gobierno de Malawi
Por el Gobierno de Malasia
Por el Gobierno de las Islas Maldivas
Por el Gobierno de la República del Malí
Por el Gobierno de Malta
Por el Gobierno de la República Islámica de Mauritania
- Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos
Por el Gobierno del Principado de Mónaco
Por el Gobierno de la República Popular Mongola
Por el Gobierno del Reino de Marruecos
Por el Gobierno del Reino de Nepal
Por el Gobierno del Reino de los Países Bajos
A reserva de aceptación
D. W. van LYNDEN
4 Julio 1966
- Por el Gobierno de Nueva Zelandia
A reserva de aceptación
T. L. MACDONALD
30 Junio 1966
- Por el Gobierno de la República de Nicaragua
Por el Gobierno de la República de Níger
Por el Gobierno de la República Federal de Nigeria
Por el Gobierno del Reino de Noruega
A reserva de aceptación
ARNE SKAUG
1 Julio 1966
- Por el Gobierno de Pakistán
A reserva de aceptación
A. HILALY
5 Abril 1966
- Por el Gobierno de la República de Panamá
EUSEBIO A. MORALES
13 Mayo 1966
- Por el Gobierno de la República del Paraguay
Por el Gobierno de la República del Perú
Ad referéndum
R. PINTO T.
- Por el Gobierno de la República de Filipinas
A reserva de ratificación o aceptación
TIBURCIO C. BAJA
1 Julio 1966
- Por el Gobierno de la República Popular Polaca
A reserva de aceptación
J. KROSKOWSKI
- Por el Gobierno de la República Portuguesa
Por el Gobierno de la República de Corea
A reserva de aceptación
GEN. HONKON LEE
- Por el Gobierno de la República Nacional del Viet-Nam
Por el Gobierno de la República Popular de Rumania
Por el Gobierno de la República Ruandesa
Por el Gobierno de la República de San Marino
Por el Gobierno del Reino de la Arabia Saudita
Por el Gobierno de la República del Senegal
Por el Gobierno de Sierra Leona
Por el Gobierno de Singapur
Por el Gobierno de la República de Somalia
Por el Gobierno de la República de Sudáfrica
A reserva de aceptación
R. KENNY
E. R. BARKER
F. J. CRONJE
- Por el Gobierno del Estado Español
A reserva de aceptación
SANTA CRUZ
- Por el Gobierno de la República del Sudán
Por el Gobierno del Reino de Suecia
Por el Gobierno de la Confederación Suiza
A reserva de aprobación
B. de FISCHER
11 Mayo 1966
- Por el Gobierno de la República Árabe de Siria
Por el Gobierno del Reino de Tailandia
Por el Gobierno de la República de Togo
Por el Gobierno de Trinidad y Tobago
A reserva de aceptación
J. A. V. HARPER

Por el Gobierno de la República de Túnez

A reserva de aprobación
A. BADRA
5 Julio 1966

Por el Gobierno de la República de Turquía

Por el Gobierno de Uganda

Por el Gobierno de la República Socialista Soviética de Ucrania

Por el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

Con una declaración referente al Art. 27 1) *
M. SMIRNOVSKY
5 Julio 1966

- * Al firmar el Convenio, el representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas hizo en nombre de su Gobierno la siguiente declaración:

"La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas declara que el Artículo 27 1) del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, según el cual se priva a los Gobiernos de una serie de Estados de la ocasión de convertirse en Partes de este Convenio, es de índole discriminatoria y cree que, de conformidad con el principio de la igualdad soberana de los Estados, el Convenio debe estar abierto para que participen en él todas las naciones interesadas sin limitaciones ni discriminaciones de ninguna clase".

Por el Gobierno de la República Árabe Unida

F. RIZK

A reserva de ratificación con declaración:
"El Gobierno de la República Árabe Unida hace constar la reserva siguiente:

Nada en este Convenio debe afectar de cualquiera manera que sea a ninguna de las reglas y a ninguno de los reglamentos promulgados por la Autoridad del Canal de Suez. Si hubiere contradicción entre ellos prevalecerán los últimos".

Por el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

A reserva de aceptación
GILMOUR JENKINS
BASIL EDWARD BELLAMY
R. W. BULLMORE

Por el Gobierno de la República de Tanzania

Por el Gobierno de los Estados Unidos de América

A reserva de aceptación
E. J. ROLAND
DAVID B. BANNERMAN, Jr.

Por el Gobierno de la República del Alto Volta

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay

Por el Gobierno de la República de Venezuela

Ad referéndum
MORITZ EIRIS VILLEGAS

Por el Gobierno del Estado Independiente de Samoa Occidental

Por el Gobierno de la República Árabe del Yemen

Por el Gobierno de la República Federativa Socialista de Yugoslavia

A reserva de aceptación
BLAZEVIC

Por el Gobierno de la República de Zambia

ANEXO I

REGLAS PARA DETERMINAR LAS LINEAS DE CARGA

Capítulo I

GENERALIDADES

Las reglas suponen que la naturaleza y estiba de la carga, lastre, etc., son adecuadas para asegurar una estabilidad suficiente del buque y evitar esfuerzos estructurales excesivos.

Las reglas suponen también que se han cumplido las prescripciones internacionales respecto a estabilidad y subdivisión, caso de que existan.

REGLA I

RESISTENCIA DEL BUQUE

La Administración deberá asegurarse de que la resistencia estructural general del buque es suficiente para el calado correspondiente al francobordo asignado. Los barcos cuya construcción y entretenimiento se lleven a cabo de acuerdo con las prescripciones de una sociedad de clasificación, reconocida por la Administración, podrá considerarse que poseen resistencia suficiente.

REGLA II

APLICACION

1°—A los buques de propulsión mecánica y a las bateas, gabarras u otras embarcaciones sin medios independientes de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en las reglas 1 a 40 inclusive de este Anexo.

2°—A los buques que transporten cargas de madera en cubierta se les podrán asignar, además de los francobordos prescritos en el párrafo 1) de esta regla, francobordos para el transporte de madera en cubierta, calculados de acuerdo con lo previsto en las reglas 41 y 45 inclusive de este Anexo.

3°—A los buques previstos para llevar velas, bien sea como único medio de propulsión o como medio auxiliar, y a los remolcadores, se les asignarán francobordos calculados con arreglo a las disposiciones de las reglas 1 a 40 inclusive, de este Anexo. Se les podrá exigir el francobordo adicional que determine la Administración.

4°—A los buques de madera o de construcción mixta, o de otros materiales cuyo uso haya sido aprobado por la Administración, o a aquellos barcos cuyas características de construcción sean tales que la aplicación de las prescripciones de este Anexo sea injustificada o impracticable, se les asignarán los francobordos que determine la Administración.

5°—Las reglas 10 a 26 inclusive de este Anexo se aplicarán a todos aquellos buques a los que se haya asignado francobordo mínimo. A los buques a los que se haya asignado francobordo mayor que el mínimo se les podrá hacer alguna concesión al aplicarles estas prescripciones, siempre que la Administración juzgue satisfactorias las condiciones de seguridad previstas.

REGLA 3

DEFINICIONES DE LOS TERMINOS USADOS EN LOS ANEXOS

1°—Eslora. Se tomará como eslora (L) el 96% de la eslora total en una línea de flotación situada a una distancia de la quilla igual al 85% del puntal mínimo de trazado, medida desde el canto alto de dicha quilla, o la eslora desde la cara de proa de la roda hasta el eje de la mecha del timón en dicha flotación, si ésta fuera mayor. En los barcos proyectados con asiento de quilla, la flotación en la que se mide esta eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto en carga.

2°—Perpendiculares. Las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con

la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora.

3°—Centro del buque. El centro del buque será el punto medio de la eslora (L).

4°—Manga. A menos que se indique expresamente otra cosa, la manga (B) será la manga máxima del buque, medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna, en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco, en los buques con forro de otros materiales.

5°—Puntal de trazado.

- El puntal de trazado será la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta de francobordo en el costado. En los barcos de madera y de construcción mixta esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefrez. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava o cuando existen tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el inferior, corte el costado de la quilla.
- En los buques que tengan trancañiles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con la de las planchas del costado, prolongando las líneas como si el trancañil fuera de forma angular.
- Cuando la cubierta de francobordo tenga un escalonamiento y la parte elevada de la cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado éste se medirá hasta una superficie de referencia formada prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

6°—Puntal de francobordo (D).

- El puntal de francobordo (D) será el puntal de trazado en el centro del buque más el espesor de la plancha de trancañil de la cubierta de francobordo -cuando exista- más $T \frac{(L-S)}{L}$, si la cubierta de

francobordo a la intemperie estuviera forrada, siendo:

T El espesor medio del forro a la intemperie, fuera de las aberturas de cubierta, y

S La longitud total de las superestructuras, según se define en el subpárrafo 10) de esta regla.

- El puntal de francobordo (D) en el buque con trancañil redondeado con un radio superior al 4% de la manga (B) o en el que la parte alta de los costados tenga una forma fuera de lo normal, será el puntal de francobordo correspondiente a un buque que tuviera una cuaderna maestra con costados verticales en la obra muerta y con la misma brusca del bao, y el área transversal de la parte superior igual a la correspondiente a la cuaderna maestra del barco real.

7°—Coeficiente de bloque.

El coeficiente del bloque (C) vendrá dado por la fórmula:

$$C = \frac{b}{L} \frac{V}{B \cdot d} ; \text{ en donde}$$

V Será el volumen del desplazamiento de trazado del buque, excluidos los apéndices, en un buque con forro metálico, y el volumen de desplazamiento de la superficie exterior del casco en los buques con forro de cualquier otro material, ambos tomados a un calado de trazado de ; siendo

- El 85% del puntal mínimo de trazado.

8°—Francobordo.

El francobordo asignado será la distancia medida verticalmente hacia abajo, en el centro del buque, desde el canto alto de la línea de cubierta hasta el canto alto de la línea de carga correspondiente.

9°—Cubierta de francobordo. La Cubierta de francobordo será normalmente la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierre en todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco. En un buque con una cubierta de francobordo discontinua, se tomará como cubierta de francobordo discontinua, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta expuesta y la prolongación de ésta paralelamente a la parte más elevada de la cubierta. A petición del armador y sujeto a la aprobación de la Administración, podrá adoptarse como cubierta de francobordo una cubierta inferior, siempre que sea una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de la maquinaria y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda. Cuando esta cubierta inferior sea escalonada, se tomará como cubierta de francobordo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más alta de dicha cubierta. Cuando se adopte como cubierta de francobordo una cubierta inferior, la parte del casco que se extiende por encima de la cubierta de francobordo se considerará como una superestructura en lo que respecta a la aplicación de las condiciones de asignación y al cálculo de francobordo. El francobordo se calculará desde esta cubierta.

10°—Superestructura:

- Una superestructura será una construcción cubierta dispuesta encima de la cubierta de francobordo, que se extiende de banda a banda del buque o cuyo forro lateral no esté separado del forro del costado más de un 4% de la manga (B). Un saltillo se considerará como superestructura.
- Una superestructura cerrada será aquella:
 - Que posea mamparos de cierre de construcción eficiente;
 - Cuyas aberturas de acceso, si existen en estos mamparos, estarán provistas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12;
 - En la que todas las demás aberturas, en los costados o en los extremos de la superestructura, estarán dotadas de medios eficientes de cierre, estancos a la intemperie.

Por otra parte, un puente o una toldilla no se considerarán superestructuras cerradas, a menos que estén dotados de acceso para que la tripulación pueda llegar a la maquinaria y demás lugares de trabajo situados en el interior de estas superestructuras, por otros medios que puedan utilizarse en todo momento cuando estén cerradas las aberturas de los mamparos.

- La altura de una superestructura será la altura mínima vertical medida en el costado desde el canto alto de los baos de la cubierta de la superestructura hasta el canto alto de los baos de la cubierta de francobordo.
- La longitud de una superestructura (S) será la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (L);

11°—Buque de cubierta corrida.

Un buque de cubierta corrida será el que no tiene superestructuras sobre la cubierta de francobordo.

12°—Estanco a la Intemperie.

Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque sea cual sea el estado de la mar.

REGLA 4**LINEA DE CUBIERTA**

La línea de cubierta será una línea horizontal de 300 milímetros (12 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de ancho. Estará marcada en el centro del buque, a cada costado, y su borde superior pasará normalmente, por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de francobordo corte a la superficie exterior del forro, como se indica en la Fig. 1. No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente. La situación del punto de referencia y la identificación de la cubierta de francobordo deben indicarse en todos los casos en el Certificado Internacional de Francobordo (1966).

REGLA 5**MARCA DE FRANCOBORDO**

La marca de francobordo estará formada por un anillo de 300 milímetros (12 pulgadas) de diámetro exterior y 25 milímetros (1 pulgada) de ancho, cortado por una línea horizontal de 450 milímetros (18 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de anchura, cuyo borde superior pasa por el centro del anillo. El centro del anillo deberá colocarse en el centro del buque y a una distancia igual al francobordo mínimo de verano asignado, medida verticalmente por debajo del borde superior de la línea de cubierta.

REGLA 6**LINEAS QUE SE USARAN CON LA MARCA FRANCOBORDO**

1°—Las líneas de carga que indican los francobordos asignados de acuerdo con estas reglas serán trazos horizontales de 230 milímetros (9 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de anchura que se extenderán hacia proa y en ángulo recto, a menos que expresamente se disponga de otro modo, de una línea vertical de 25 milímetros (1 pulgada) de anchura marcada a una distancia de 540 milímetros (21 pulgadas) a proa del centro del anillo, como se indica en la fig. 2.

2°—Se usarán las siguientes líneas de carga:

- a) La línea de carga de verano, indicada por el borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo y también por el borde superior de una línea marcada V.
- b) La línea de carga de invierno, indicada por el borde superior de una línea marcada I.
- c) La línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, indicada en el borde superior de una línea marcada MANI.
- d) La línea de carga tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada T.
- e) La línea de carga de verano en agua dulce, indicada por el borde superior de una línea marcada D. La línea de carga de verano en agua dulce se marcará hacia popa de la línea vertical. La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce y la línea de carga de verano representará la concesión que corresponde, para cargar en agua dulce, sobre las otras líneas de carga.
- f) La línea de carga en agua dulce tropical vendrá indicada por el borde superior de una línea marcada TD y dispuesta a popa de la línea vertical.

3°—Si se asignan francobordos para el transporte de madera en cubierta de acuerdo con estas reglas, además de las líneas de carga ordinarias, se marcarán las líneas de carga para madera sobre cubierta. Estas líneas serán trazos horizontales de 230 milímetros (9 pulgadas) de longitud y 25 milímetros (1 pulgada) de anchura, dispuestas hacia popa, a menos que se disponga expresamente otra cosa, y forman-

do ángulo recto con una línea vertical de 25 milímetros (1 pulgada) de anchura, situada a una distancia de 540 milímetros (21 pulgadas) a popa del centro del anillo, como se indica en la fig. 3.

4°—Se usarán las siguientes líneas de carga, para madera:

- a) La línea de carga de verano, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MV.
- b) La línea de carga de invierno, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MI.
- c) La línea de carga de invierno en el Atlántico Norte, para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MANI.
- d) La línea de carga tropical para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MT.
- e) La línea de carga de verano en agua dulce para el transporte de madera en cubierta, indicada por el borde superior de una línea marcada MD, y dispuesta hacia proa de la línea vertical.
- f) La línea de carga en agua dulce, para el transporte de madera en cubierta, en la zona tropical, indicada por el borde superior de una línea marcada MTD, y dispuesta hacia proa de la línea vertical.

La diferencia entre la línea de carga de verano en agua dulce, para el transporte de madera en cubierta y la línea de carga de verano para madera representará la concesión que corresponde, para cargar en agua dulce, sobre las otras líneas de carga para madera.

5°—Estas líneas podrán omitirse cuando las características de un buque, o la naturaleza del servicio del mismo, o los límites asignados a sus zonas de navegación hagan inaplicables alguna o algunas de ellas.

6°—Cuando a un buque se le asigne un francobordo mayor que el mínimo de manera que la línea de carga se marque al mismo nivel o por debajo de la línea de carga periódica más baja que corresponde al francobordo mínimo de acuerdo con el presente Convenio, no necesitará marcarse más que la línea de carga de agua dulce.

7°—En los barcos de vela solo será necesario marcar las líneas de carga de agua dulce y de Atlántico Norte invierno, como se indica en la fig. 4.

8°—Cuando una línea de carga de invierno en el Atlántico Norte sea idéntica a la línea de carga de invierno que corresponde a la misma línea vertical, esta línea de carga se marcará I.

9°—Las líneas de carga adicionales exigidas por otros Convenios Internacionales en vigor, podrán marcarse en ángulo recto dirigidas hacia popa de la línea vertical indicada en el párrafo 1) de esta regla.

REGLA 7**MARCA DE LA AUTORIDAD ASIGNADORA DEL FRANCOBORDO**

La marca de la Autoridad que asigna las líneas de carga podrá indicarse junto al anillo, por encima de la línea horizontal que pasa a través de su centro, o por encima y por debajo de ella. Esta marca consistirá en no más de cuatro iniciales, para identificar el nombre de la autoridad, de unas dimensiones aproximadas de unos 115 milímetros (4 y media pulgadas) de altura y 75 milímetros (3 pulgadas) de anchura.

REGLA 8**DETALLES DE LAS MARCAS**

El anillo, líneas y letras se pintarán en blanco o amarillo sobre un fondo oscuro, o en negro sobre un fondo claro. Se marcarán también permanentemente en los costados del buque, a satisfacción de la Administración. Las marcas serán bien visibles, y si es necesario se adoptarán medidas especiales con este objeto.

REGLA 9**COMPROBACION DE LAS MARCAS**

El Certificado Internacional de Francobordo, 1966, no se expedirá a un buque hasta que el funcionario o inspector que actúe de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 13 del presente Convenio haya certificado que las marcas están indicadas correctamente y en forma permanente en los costados del barco.

Capítulo II**CONDICIONES DE ASIGNACION DEL FRANCOBORDO****REGLA 10****INFORMACION QUE DEBERA SUMINISTRARSE AL CAPITAN**

1°—El capitán de todo buque nuevo deberá recibir suficiente información, en la forma aprobada, que le permita disponer la carga y lastrar su buque de tal modo que se evite someter la estructura del buque a cualquier esfuerzo inadmisibles, teniendo en cuenta que esta exigencia no se aplicará a aquellos buques que por su eslora, proyecto o tipo considere la Administración que es innecesario.

2°—El capitán de todo buque nuevo que no esté ya provisto de información sobre la estabilidad en virtud de un Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, en vigor, deberá recibir la información suficiente en una forma aprobada, para asesorarle adecuadamente respecto a la estabilidad del buque en las diferentes condiciones de servicio, y se deberá también proporcionar una copia de la misma a la Administración.

REGLA 11**MAMPAROS EXTREMOS DE LAS SUPERESTRUCTURAS**

Los mamparos en los extremos expuestos de las superestructuras cerradas deberán ser de construcción eficiente y considerarse adecuados por la Administración.

REGLA 12**PUERTAS**

1°—Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de los extremos de superestructuras cerradas deberán ir dotadas de puertas de acero o de otro material equivalente, afirmadas de manera permanente y sólida al mamparo, y con marcos, refuerzos y accesorios tales que la resistencia del conjunto sea equivalente a la del mamparo intacto y estancas a la intemperie cuando estén cerradas. Los medios de sujeción previstos para garantizar la estanqueidad a la intemperie de estas puertas, estarán formados por frisas y trincas u otros medios equivalentes unidos permanentemente al mamparo o a las propias puertas, y éstas estarán dispuestas de forma que puedan ser manejadas desde ambos lados del mamparo.

2°—Excepto cuando se disponga de otra forma en este Anexo, la altura de los umbrales de las aberturas de acceso en los mamparos de los extremos de la superestructuras cerradas será por lo menos de 380 milímetros (15 pulgadas) sobre la cubierta.

REGLA 13**EMPLAZAMIENTO DE LAS ESCOTILLAS, BAJADAS Y VENTILADORES**

Para la aplicación de estas reglas, se definen en la forma siguiente dos clases de emplazamientos de escotillas, bajadas y ventiladores:

Emplazamiento de Clase 1 _____

Sobre las cubiertas expuestas de francobordo y saltillo, y sobre las cubiertas expuestas de superestructuras, a proa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del barco a partir de la perpendicular de proa.

Emplazamiento de Clase 2 _____

Sobre cubiertas expuestas de superestructura a popa de un punto situado a una cuarta parte de la eslora del barco a partir de la perpendicular de proa.

REGLA 14**ESCOTILLAS DE CARGA Y OTRAS ESCOTILLAS O ABERTURAS**

1°—La construcción y los medios para asegurar la estanqueidad a la intemperie de las escotillas de carga y otras aberturas situadas en emplazamientos de las Clases 1 y 2, deberán ser, al menos, equivalentes a los requeridos por las reglas 15 y 16 de este Anexo.

2°—Las brazolas y las tapas de las escotillas expuestas sobre las cubiertas situadas por encima de la cubierta de superestructura deberán satisfacer las prescripciones de la Administración.

REGLA 15**ESCOTILLAS CERRADAS POR CUARTELES MOVILES Y CUYA ESTANQUEIDAD A LA INTEMPERIE ESTE ASEGURADA POR ENCERADOS Y LLANTAS****Brazolas**

1° Las brazolas de escotillas cerradas por cuarteles, móviles y hechas estancas a la intemperie por encerados y llantas, deberán ser de construcción sólida, y su altura sobre cubierta será al menos la siguiente:

600 milímetros (23 1/2 pulgadas) si están en emplazamientos de Clase 1.

450 milímetros (17 1/2 pulgadas) si están en emplazamientos de Clase 2.

Cuarteles de escotilla

2° La anchura de cada una de las superficies de soporte para los cuarteles de escotilla será, al menos de 65 milímetros (2 1/2 pulgadas).

3° Cuando los cuarteles sean de madera, el espesor neto será al menos de 60 milímetros (2 3/8 pulgadas) para luces no mayores de 1.5 metros (4.9 pies).

4° Cuando los cuarteles sean de acero dulce, la resistencia se calculará conargas supuestas no inferiores de 1.75 toneladas métricas por metro cuadrado (358 libras por pie cuadrado) para las escotillas en emplazamientos de Clase 1, y no menores de 1.30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) para las escotillas en emplazamientos de Clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 4.25 no deberá exceder de la carga mínima de rotura del material. Deberán estar proyectados de modo que la deflexión no sea mayor de 0.0028 multiplicado por la distancia entre apoyos.

5° Las cargas supuestas en las escotillas situadas en emplazamientos de Clase 1, podrán reducirse a 1 tonelada métrica por metro cuadrado (205 libras por pie cuadrado) para buques de 24 metros (79 pies) de eslora, y no serán menores de 1.75 toneladas métricas por metro cuadrado

385 libras por pie cuadrado) para buques de 100 metros (328 pies) de eslora. Las cargas correspondientes a las escotillas situadas en emplazamientos de Clase 2 podrán reducirse a 0,75 toneladas métricas por metro cuadrado (154 libras por pie cuadrado) y 1,30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) respectivamente. En todos los casos, los valores correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Baos de escotilla móviles

- 6- Cuando los baos de escotilla móviles destinados a soportar los cuarteles de las mismas sean de acero dulce, la resistencia se calculará con cargas supuestas no menores de 1,75 toneladas métricas por metro cuadrado (358 libras por pie cuadrado) en escotillas situadas en emplazamientos de clase 1 y no menos de 1,30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) en escotillas situadas en emplazamientos de Clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 5 no deberá exceder de la carga mínima de rotura del material. Deberán estar proyectados de forma que la deflexión bajo estas cargas no sea mayor de 0,0022 multiplicado por la distancia entre apoyos. Para buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) serán aplicables las prescripciones del párrafo 5 de esta regla.

Tapas "pontón"

- 7- Cuando se utilicen tapas "pontón" de acero dulce, en lugar de baos móviles y cuarteles, la resistencia se calculará con las cargas supuestas dadas en el párrafo 4 de esta regla, y el producto del esfuerzo máximo así calculado, por el factor 5, no deberá exceder la carga mínima de rotura del material. Deberán proyectarse de manera que la deflexión no sea mayor de 0,0022 multiplicado por la luz. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no serán de espesor inferior al 1% de la distancia entre refuerzos y nunca inferior a 6 milímetros (0,24 pulgadas). Para buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) son aplicables las prescripciones del párrafo 5 de esta regla.
- 8- La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales distintos al acero dulce serán equivalentes a las correspondientes al acero dulce, sometiéndose a este respecto a la aprobación de la Administración.

Apoyos o tinteros

- 9- Los apoyos o tinteros para baos de escotilla serán de construcción sólida y deberán asegurar la colocación y fijación eficaces de los baos. Cuando se utilicen baos de corredera, la disposición adoptada deberá asegurar su adecuada colocación cuando la escotilla esté cerrada.

Galápagos

- 10- Los galápagos deberán ajustarse a la pendiente de las cuñas. Serán al menos de 65 milímetros (2,5 pulgadas) de anchura e irán espaciados no más de 600 milímetros (23 1/2 pulgadas) de centro a centro; los galápagos dispuestos a lo largo de cada banda, o en los extremos de las escotillas no estarán a más de 150 milímetros (6 pulgadas) de las esquinas de las escotillas.

Llantas y cuñas

- 11- Las llantas y cuñas serán sólidas y estarán en buen estado. Las cuñas serán de madera dura o de otro material equivalente. Deberán tener una pendiente no mayor de 1:6 y el espesor en la punta no será inferior a 13 milímetros (1/2 pulgada).

Encerados

- 12- Se dispondrán al menos dos espesores de encerado en buenas condiciones para cada escotilla situada en emplazamiento de las clases 1 o 2, los encerados serán perfectamente estancos y de resistencia suficiente. Serán de un material de peso y calidad mínima aprobados.

Fijación de los cuarteles de escotilla.

- 13- Para todas las escotillas situadas en emplazamientos de las clases 1 o 2 se dispondrán barras de acero u otros medios equivalentes con objeto de fijar de manera eficaz e independiente cada uno de los cuarteles de escotilla, después de haber colocado las llantas de los encerados. Los cuarteles de escotilla de más de 1,5 metros (4,9 pies) de longitud deberán fijarse al menos por dos de tales dispositivos de sujeción.

(Continuará)

CULTURA, TURISMO E INFORMACION

ACUERDO No. 522

Tegucigalpa, D. C., 28 de diciembre de 1977.

EL JEFE DE ESTADO,

CONSIDERANDO: Que en Acuerdo N° 507 de fecha 9 de diciembre de 1977, emitido por la Jefatura de Estado a través de la Secretaría de Cultura, Turismo e Información, concedió a la Sociedad Mercantil denominada CORPORACION OPERADORA DE CASINOS HONDUREÑOS, S. A. de C. V. (CODECAH) exoneración por una sola vez de todos los impuestos de importación y demás cargas incluyendo los derechos consulares, con excepción de los servicios que preste al Estado, para la importación de los bienes mobiliarios, enseres y partes y repuestos mencionados en aquel Acuerdo destinados a la construcción y explotación del "CASINO ROYALE" de la ciudad de Tegucigalpa, Distrito Central.

CONSIDERANDO: Que por falta de información del Promotor no se incluyó en la lista de materiales exonerados en el Acuerdo a que se ha hecho referencia cierto mobiliario, enseres y partes y repuestos destinados a dicho Casino, información que ha sido dada posteriormente a satisfacción de la Secretaría de Estado en el Despacho de Cultura, Turismo e Información.

CONSIDERANDO: Que el Titular de una licencia para operar casinos de juegos de envite o azar, tendrá derecho a la exoneración, por una sola vez de todos los impuestos de importación y demás cargos, incluyendo los derechos consulares con excepción de los servicios que preste el Estado, para la importación de los bienes mobiliarios, enseres y partes y repuestos destinados a los casinos, siempre que no se produzcan en el país.

CONSIDERANDO: Que en virtud de lo expuesto en los considerandos anteriores, es procedente la ampliación del Acuerdo N° 507 relacionado anteriormente a fin de incorporar al mismo la lista de mobiliario, enseres y partes y repuestos no producidos en el país y que se mencionan posteriormente.

POR TANTO: En aplicación de los Artículos 201 y 203 de la Constitución de la República, 1, 2, 4, 5, y 51 de la Ley del Instituto Hondureño de Turismo; 1, 2, 3, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17 y 18 de la Ley de Casinos de Juego de Envite o Azar y Decreto N° 234 del Jefe de Estado en Consejo de Ministros de fecha 23 de junio de 1975.

ACUERDA:

1- Ampliar el Acuerdo N° 507 de fecha 9 de diciembre de 1977, emitido a través de la Secretaría de Estado en el Despacho de Cultura Turismo e Información en la forma siguiente: Además de la lista del mobiliario, enseres y partes y repuestos destinados al "CASINO ROYALE" a instalarse en el Hotel Honduras Maya de la ciudad de Tegucigalpa, y que se detalló en dicho Acuerdo, quedan exonerados

La primera imprenta llegó a Honduras en 1823, siendo instalada en Tegucigalpa, en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue una Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1823.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, VIERNES 6 DE ENERO DE 1978

NUM. 22.392

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto N° 538

REGLA 16

ESCOTILLAS CERRADAS POR TAPAS ESTANCAS A LA INTEMPERIE, DE ACERO U OTRO MATERIAL EQUIVALENTE, DOTADAS DE FRISAS Y TRINCAS

Brazolas de escotilla

- 1° En los emplazamientos de las Clases 1 y 2, la altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla provistas de tapas estancas a la intemperie, de acero u otro material equivalente, dotadas de frisas y trincas deberán cumplir las prescripciones especificadas en la regla 15 1). La altura de estas brazolas podrá reducirse, e incluso podrán suprimirse las brazolas, a condición de que la Administración quede satisfecha de que la seguridad del buque no se compromete por ello en cualquier estado de la mar. Cuando se dispongan brazolas, deberán ser de construcción sólida.

Tapas estancas a la intemperie

- 2° Cuando las tapas estancas a la intemperie sean de acero dulce, la resistencia deberá calcularse suponiendo cargas no inferiores a 1,75 toneladas métricas por m² (358 libras por pie cuadrado) sobre escotillas situadas en emplazamientos de Clase 1, y no inferiores a 1,30 toneladas métricas por metro cuadrado (266 libras por pie cuadrado) sobre escotillas situadas en emplazamientos de Clase 2, y el producto del esfuerzo máximo así calculado por el factor 4.25 no deberá exceder de la carga mínima de rotura del material. Deberán estar proyectadas de manera que la deflexión con esta carga no supere 0,0028 veces la distancia entre apoyos. Las planchas de acero dulce que forman la distancia entre apoyos. Las planchas de acero dulce que forman la parte superior de las tapas no deberán ser de espesor inferior a un uno por ciento de la distancia entre refuerzos y nunca menor de 6 milímetros (0.24 pulgadas). Las disposiciones de la regla 15 5) se aplicarán a los buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) de eslora.
- 3° La resistencia y rigidez de las tapas hechas de materiales diferentes del acero dulce será equivalente a las de las tapas de acero dulce, en forma que satisfaga a este respecto a la Administración.

Medios empleados para medir la estanqueidad de la intemperie.

CONTENIDO

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

CULTURA, TURISMO E INFORMACION

Acuerdo N° 519 — Diciembre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA

Acuerdo N° 516 — Febrero de 1977

AVISOS

- 4° Los medios empleados para asegurar y mantener la estanqueidad a la intemperie deberán satisfacer las prescripciones de la Administración. Las disposiciones tomadas sea cual fuere el estado de la mar y con este fin se exigirán en la inspección inicial pruebas de estanqueidad que podrán ser también exigidas en las visitas periódicas, en las inspecciones anuales o a intervalos más frecuentes.

REGLA 17

ABERTURAS DE LOS ESPACIOS DE MAQUINARIA

- 1° Las aberturas de los espacios de máquinas, situadas en emplazamientos de las clases 1 ó 2 deberán dotarse de marcos adecuados y estar encerradas eficazmente por una construcción de acero de resistencia ampliamente suficiente; cuando estas construcciones no estén protegidas por otras estructuras, deberá estudiarse especialmente su resistencia.

Las aberturas de acceso en estas construcciones deberán estar dotadas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12, 1) debiendo ser sus umbrales de una altura mínima de 600 milímetros (23 1/2 pulgadas) sobre cubierta, si están colocadas en emplazamientos de clase 1, y al menos de 380 milímetros (15 pulgadas) sobre cubierta, si están en emplazamientos de Clase 2. Las demás aberturas existentes en estas construcciones deberán dotarse de tapas equivalentes fijadas de manera permanente en la posición adecuada.

- 2° Las brazolas de los guardacalores de caldera, de las chimeneas, o de los ventiladores de máquinas, situadas en puntos expuestos sobre la cubierta de francobordo o de superestructuras, deberán estar dispuestas a la mayor altura posible y razonable sobre cubierta. Las aberturas de los guardacalores de calderas deberán estar dotadas de tapas sólidas de acero o de otro material equivalente, fijadas de manera permanente en sus posiciones adecuadas, y susceptibles de ser trincadas en forma estanca a la intemperie.

CULTURA, TURISMO E INFORMACION

ACUERDO N° 519

Tegucigalpa, D. C., 23 de diciembre de 1977

EL JEFE DE ESTADO

VISTA: Para resolver la solicitud presentada ante el INSTITUTO HONDUREÑO DE TURISMO, por Max Velásquez Díaz, casado, Abogado, Colegiado con el N° 104, y de este vecindario, en su carácter de Apoderado Especial de la Sociedad Denominada "DESARROLLO DE ROATAN, S. A.", también conocida como "ROATAN DEVELOPMENTS, S. A.", constituida en la Escritura Pública que en la ciudad de La Ceiba el veintisiete de abril de mil novecientos setenta y seis, autorizó el Notario Héctor Mejía López, y la cual consta debidamente inscrita bajo el N° 724, folio del 362 al 369 del Tomo 6° del Registro Mercantil de la Sección Judicial de La Ceiba, en donde también tiene su domicilio; solicitud contraída a conseguir lo siguiente: a) Exención del pago del Impuesto Sobre la Renta por un período de diez (10) años; y, b) Exoneración por una sola vez de todos los derechos arancelarios, Servicios Consulares y demás recargos fiscales, con excepción de los servicios prestados por el Estado en la importación de materiales de construcción, mobiliario, equipo y demás enseres destinados a la construcción y operación de los proyectos turísticos denominados "CLUB HELENE RESORT" y el YATCH HAVEN MARINA, a construirse en la Bahía de Santa Elena, Municipio de Santos Guardiola, al lado Este de la Isla de Roatán, departamento de Islas de La Bahía. Es parte el Abogado Max Velásquez Díaz en representación del Promotor.

RESULTA: Que admitida la solicitud por el Instituto Hondureño de Turismo, se pasó a la División de Planificación de dicho Instituto, para que emitiera dictamen sobre el Estudio de Factibilidad Económica presentado, dictamen que fue evacuado por dicha dependencia con fecha dos de marzo de mil novecientos setenta y siete y posteriormente se mandó oír el dictamen de la Asesoría Legal de dicho Instituto sobre la tenencia de la tierra en que la promotora desarrollará

REGLA 18

ABERTURAS DIVERSAS EN LAS CUBIERTAS DE FRANCOBORDO Y DE SUPERESTRUCTURAS

- 1° Los registros y portas a ras de cubierta situados en emplazamientos de las clases 1 ó 2 o dentro de superestructuras que no sean cerradas, deberán cerrarse por tapas sólidas que puedan hacerse estancas. Deberán estar fijadas de manera permanente, a menos que estén sujetas por pernos próximos entre sí.
- 2° Las aberturas en las cubiertas de francobordo, aparte de las escotillas, aberturas de los espacios de máquinas, registros y portas a ras de cubiertas, deberán protegerse por una superestructura cerrada, o por una caseta o tambucho de resistencia y estanqueidad a la interperie equivalentes. Cualquiera de estas aberturas situadas en la parte expuesta de una cubierta de superestructura o en la parte superior de una caseta situada sobre la cubierta de francobordo y que dé acceso a un espacio bajo la cubierta de francobordo o dentro de una superestructura cerrada, deberá estar protegida por una caseta o un tambucho eficaces. Los accesos de estas casetas o tambuchos estarán dotados de puertas que cumplan con las prescripciones de la regla 12 1).
- 3° En los emplazamientos de Clase 1, la altura sobre cubierta de los umbrales de los accesos a los tambuchos será al menos de 600 milímetros (23 1/2 pulgadas). En los de Clase 2, deberá ser al menos de 380 milímetros (15 pulgadas).

(Continuará)

sus proyectos turísticos, y el que fue emitido con fecha 20 de mayo de 1977 en la forma indicada a folios 11 y 12 del expediente.

RESULTA: Que evacuados los trámites y en cumplimiento del Artículo 43 de la Ley del Instituto Hondureño de Turismo, se remitió la Solicitud de Méritos a las Secretarías de Estado en los Despachos de Economía y de Hacienda y Crédito Público para que por su orden emitieran dictamen sobre las exoneraciones fiscales solicitadas por el Promotor.

RESULTA: Que recibido el expediente por la Secretaría de Estado en el Despacho de Economía, con fecha primero de junio de mil novecientos setenta y siete, esta Secretaría lo pasó junto con los documentos acompañados a la Dirección General de Industrias para la continuación de su trámite.

RESULTA: Que la Dirección General de Industrias, dependencia de la Secretaría de Estado en el Despacho de Economía, con fecha veintitrés de junio de mil novecientos setenta y siete, emitió el dictamen correspondiente y el que fue aprobado en todas sus partes por la Secretaría respectiva, en auto de fecha veintinueve de junio del mismo año, ordenando en el mismo de las diligencias al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para la continuación de su trámite.

RESULTA: Que la Secretaría de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito Público en el trámite del expediente de méritos, mandó oír la opinión de la Dirección General de Tributación y de la Asesoría Técnica, ambas dependencias de aquella Secretaría de Estado, quienes por su orden emitieron el dictamen correspondiente, como así consta en los autos, ordenando al final la devolución del expediente al Instituto Hondureño de Turismo en providencia de fecha cuatro de noviembre de mil novecientos setenta y siete.

CONSIDERANDO: Que una de las finalidades del Instituto Hondureño de Turismo es la de fomentar la construcción de hoteles, albergues, posadas y otras construcciones de interés turístico, ya sea con sus propios recursos o a través de empresas privadas o mixtas con el fin de facilitar las condiciones de permanencia de los turistas en el país.

CONSIDERANDO: Que las personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras que inviertan en la construcción, explotación o modernización de hoteles o en distintos servicios relacionados con el Turismo, previo estudio de factibilidad económica aprobado por el Instituto Hondureño de Turismo, tendrán derecho a gozar de las exenciones y franquicias arancelarias indicadas en el Artículo 42 de la Ley del mencionado Instituto.

CONSIDERANDO: Que los proyectos turísticos denominados "CLUB HELENE RESORT" y el "YATCH HAVEN MARINA", a construirse en la Bahía de Santa Elena, en el Municipio de Santos Guardiola, departamento de Islas de la Bahía, bajo las responsabilidades de la Sociedad Mercantil denominada "DESARROLLO DE ROATAN, S. A.", conocida también "ROATAN DEVELOPMENTS, S. A.", cuyo Estudio de Factibilidad a sido aprobado con ciertas limitaciones por el Instituto Hondureño de Turismo, fue dictaminado favorablemente por la Secretarías de Estado en los Despachos de Economía y de Hacienda y Crédito Público para que se conceda al promotor las exenciones y franquicias indicadas en el Artículo 42 de la Ley del Instituto Hondureño de Turismo.

CONSIDERANDO: Que es obligación de los beneficiarios de exenciones y franquicias fiscales concedidas conforme a la Ley del Instituto Hondureño de Turismo, cumplir a cabalidad dicha Ley, sus Reglamentos y Ordenanzas, así como obedecer a sus autoridades y colaborador con estas en sus programas encaminadas al desarrollo y fomento del turismo.

POR TANTO: En aplicación de los Artículos 101, 102, y 103 de la Constitución de la República; 1, 2, 3, 4, 5, letra ch; 42, 43, 44 de la Ley del Instituto Hondureño de Turismo;

1 reformado, 85, 86 y 88 del Código de Procedimientos Administrativos y Decreto N° 234 del Señor Jefe de Estado en Consejo de Ministros, de fecha 23 de junio de mil novecientos setenta y cinco,

ACUERDA:

1) Conceder a la Sociedad Mercantil denominada "DESARROLLO DE ROATAN, S. A.", conocida también como "ROATAN DEVELOPMENTS, S. A.", en su carácter de promotora de los proyectos turísticos denominados "CLUB HELENE RESORT" y "YATCH HAMEN MARINA", a construirse en la Bahía de Santa Helena, Municipio de Santos Guardiola, al lado Este de Roatán, departamento de Islas de la Bahía, el cien por ciento (100%) de exención del pago del Impuesto Sobre la Renta, durante un período de diez (10) años, excepto en aquellos años en que sus ganancias líquidas excedan del 20 por ciento del capital invertido.

2) Exoneración por una sola vez de todos los derechos arancelarios, servicios consulares y demás recargos fiscales con excepción de los servicios prestados por el Estado, en la importación de materiales de construcción, mobiliario y equipo que sean utilizados por la promotora en la construcción y acondicionamiento de los proyectos turísticos denominados "CLUB HELENE RESORT" y "YATCH HAVEN MARINA", conforme a la siguiente lista:

CANTIDAD	DETALLE
20	Jgos. de primeros auxilios. (tamaño comercial)
7,500 pies	Tubería de agua de 2" 3/4 y 1/2" (excepto PVC)
110	Salvavidas (Chalecos para adultos)
500	Cobertores de colchón (tela de algodón)
600	Sábanas de varios tamaños (50% pollester, (50%) algodón)
600	Fundas para almohadas.

NOMBRE	CANTIDAD
Toallas de baño, de mano y para limpiar (de algodón).	1.800
Linóleo	288' Pies cuadrados
Jgos. de platos de (5 piezas c/u)	600
Tubería de cobre flexible para calentadores	700' Pies
Accesorios de cobre para tubería del calentador	603' Pies
Tubería forjada para pozos de 6" X 20"	22
Cajas de Seguridad con aislamiento 8' cub. de capac.	2
Juegos de utensilios de cocina comercial (frideras, ollas y parrones)	20
Jgo. de taladro con tres Jgos. de broca de 20 piezas	1
Cable Elect. aluminio (aislamiento termoplástico)	6.000' Pies
Aisladores, filtros de cartucho, abrazadoras, cajas, placas tomacorrientes, interruptores, aisladores de línea, etc.	950
Vehículos tipo carmelita, para pasajeros	1
Bicicletas	24
Hierotaxi cerrado fibra de vidrio 35 X 12 pies (')	1
Canoas tipo Tahitiano fibra de vidrio (2 personas)	25
botes de fibra de vidrio para servicio público (20 X 6')	16
Barcazas para buceo 20' de largo con motores de 85 H.P.	5
Inodoros de loza-Cerámica	108
Tanques para inodoros 3N° capacidad	108
Asientos para inodoros	108
Urinaríos	2

NOMBRE	CANTIDAD
Sumideros para lavado y 218 acces.p/ frío y caliente	109
Mesas de vapor (20x3') con cobertor	2
Bar de acero inoxidable con sus fuentes	1
Fregaderos de 3 pilas comerciales (cero inox.)	2
Lámparas tipo coleman (un mant) a Kerosene	100
Lámparas de un motor-petróleo-aceite	40
Regaderas, grifos, etc. para baño	108
Colchones de muelles interiores	200
Bases de muelles para camas	200
Jgos. completos para buceo (botasp/ buceo, máscaras aletas, Snorkles, cinturones pesados, arneses, guarniciones, anillos, guantes, manómetros y registrador de profundidad p/buceo)	250
Jgos. de antorcha para emergencia	19
Tanques plásticos de combustible de 20 galones	8
Refrigeradores de 20' cúbicos (gas o eléctrico)	4
Freezers congeladores 20' cúbicos	2
Congelador tipo bodega de 160' cúbicos	1
Refrigerador tipo bodega de 160' cúbicos	1
Colchas	200
Alfombras para baños	100
Alfombras para baños (protectora)	100
Herramientas para jardinería	20
Planchadores eléctricos	12
Cafeteras eléctricas	4
Licadoras eléctricas	3
Freidoras de profundidad	3
Lavadoras de platos (eléct.)	2
Aspiradoras eléctricas	4
Cajas registradoras eléctricas	2
Lavadoras de ropa eléctricas	2
Secadoras de ropa eléctricas	2
Abanicos eléctricos	100
Aparatos de aire acondicionado	3
Jgos. de cuchillos para cocina comercial	10
Servicios de mesa (tenedores, cuchillos, etc. de acero inox. de seis piezas c/u.)	400
Unidades acces. de metal para puertas, cierres perillas y bisagras, etc.	2075
Tanques de fiberglas de 1500 gls. para combustible	1
Tanques de acero de 500 gls. c/u. para combustible	2
Tanques de acero de 1500 gls. c/u. para combustible	2
Tanque de acero de 500 gls. para combustible	1
Estufas tipo comercial con horno (gas)	2
Asador de parrilla tipo comercial con freidores hondos (gas)	1
Campanas para estufa	2
Campanas para parrillas de asar	2
Calentadores de gas de 40 galones	54
Reguladores de botella para calentadores	54
Tanques para gas de calenta-	

La primera imprenta llegó a Honduras en 1825 siendo instalada en Tegucigalpa en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue una Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1828.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, SABADO 7 DE ENERO DE 1978

NUM. 22,393

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto No. 538

REGLA 19

VENTILADORES

- 1° Los ventiladores situados en emplazamientos de las Clases 1 ó 2, correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o bajo cubiertas de superestructuras cerradas, deberán tener brazolas de acero o de otro material equivalente, de construcción sólida y unidas eficazmente a cubierta. Cuando la altura de la brazola de cualquier ventilador sea mayor de 900 milímetros (35 1/2 pulgadas) deberá reforzarse de manera especial.
- 2° Los ventiladores que pasen a través de superestructuras que no sean cerradas, deberán tener brazolas de construcción sólida, de acero u otro material equivalente, en la cubierta de francobordo.
- 3° Los ventiladores situados en emplazamientos de Clase 1, cuyas brazolas se extienden a más de 4 1/2 metros (14,8 pies) por encima de la cubierta, y en emplazamientos de la Clase 2, con brazolas de altura mayor de 2,3 metros (7,5 pies) por encima de la cubierta, no necesitarán estar dotados de dispositivos de cierre, a menos que se requiera de manera específica por la Administración.
- 4° Excepto en los casos previstos en el párrafo 3) de esta Regla, las aberturas de los ventiladores deberán estar provistas de dispositivos eficaces de cierre estancos a la intemperie. En los buques de eslora no mayor de 100 metros (328 pies), los dispositivos de cierre deberán estar sujetos de forma permanente; en los demás buques, cuando no estén dispuestos de esta forma, deberán estibarlos adecuadamente en la proximidad de los ventiladores en que hayan de ser colocados.

Los ventiladores situados en emplazamientos de Clase 1, deberán tener brazolas de una altura de 900 milímetros (35 1/2 pulgadas) como mínimo por encima de la cubierta; en los emplazamientos de Clase 2, las brazolas serán de una altura mínima de 760 milímetros (30 pulgadas) sobre cubierta.
- 5° En lugares expuestos, la Administración podrá exigir que se aumente la altura de las brazolas.

CONTENIDO

DECRETOS Nos. 538 y 569
Octubre y Diciembre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA
Acuerdo No. 514 — Febrero de 1977

AVISOS

REGLA 20

TUBOS DE AIREACION DE TANQUES

Quando los tubos de aireación de los tanques de lastre y de otros tanques, se prolonguen por encima de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, las partes expuestas de los mismos deberán ser de construcción sólida; su altura desde la cubierta hasta el punto en que el agua pueda penetrar a espacios inferiores, será al menos de 760 milímetros (30 pulgadas) en la cubierta de francobordo y 450 milímetros (17 1/2 pulgadas) en la cubierta de superestructuras. Cuando estas alturas puedan estorbar la maniobra del buque se podrá admitir una altura menor, siempre que la Administración quede satisfecha de que los dispositivos de cierre y las causas aducidas lo justifiquen.

Deberán disponerse medios adecuados de cierre, sujetos de manera permanente, para cerrar las aberturas de los tubos de aireación de tanques.

REGLA 21

PORTAS DE CARGA Y ABERTURAS ANALOGAS

- 1° Las portas de carga y otras aberturas análogas en los costados de los buques, situadas por debajo de la cubierta de francobordo, deberán estar dotadas de puertas proyectadas de tal forma que aseguren una estanqueidad a la intemperie y una integridad estructural equivalente a las de las planchas del forro que las rodea. El número de tales aberturas será el mínimo compatible con el tipo y el servicio normal del buque.
- 2° A menos que lo autorice la Administración, el borde inferior de estas aberturas no deberá estar por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior coincida con el borde superior de la línea de carga más elevada.

REGLA 22

IMBORNALES, ASPIRACIONES Y DESCARGAS

- 1° Las descargas a través del forro, tanto las procedentes de espacios situados bajo la cubierta de francobordo como las que procedan de espacios situados dentro de superestructuras y casetas sobre la cubierta de francobordo, dotadas de puertas que satisfagan las prescripciones de la regla 12, deberán estar provistas de medios eficaces y accesibles para evitar la entrada de agua en el buque. Normalmente, cada una de las descargas deberá tener una válvula automática de retención con medios directos para poder cerrarla desde un lugar situado por encima de la cubierta de francobordo.

Sin embargo, cuando la distancia vertical desde la flotación en carga de verano hasta el extremo interior del tubo de descarga exceda de 0.01 L, la descarga podrá tener 2 válvulas automáticas de retención sin medios directos de cierre, siempre que la válvula interior sea siempre accesible para ser inspeccionada en condiciones de servicio: cuando esta distancia vertical exceda de 0.02 L, podrá aceptarse una sola válvula automática de retención, sin medios directos de cierre, siempre que ésto sea aprobado por la Administración. Los medios para maniobrar la válvula de accionamiento directo deberán ser fácilmente accesibles e irán provistos de un indicador para conocer si la válvula está abierta o cerrada.

- 2° En los espacios de maquinaria tripulados, las aspiraciones y descargas al mar, principales y auxiliares, que sirvan para el funcionamiento de la maquinaria, podrán accionarse localmente. Los controles serán fácilmente accesibles e irán provistos de indicadores para conocer si las válvulas están abiertas o cerradas.
- 3° Los imbornales y tubos de descarga procedentes de cualquier nivel, y que atraviesen el casco a más de 450 milímetros (17 1/2 pulgadas) por debajo de la cubierta de francobordo, o a menos de 600 milímetros (23 1/2 pulgadas) por encima de la flotación en carga de verano, deberán ir provistos de una válvula de retención en el casco. Esta válvula se podrá suprimir si el tubo es de espesor suficiente, a menos que sea exigida por el párrafo 1).
- 4° Los imbornales procedentes de superestructuras o casetas de cubierta que no estén provistas de puertas que cumplan las prescripciones de la regla 12, deberán conducir al exterior del buque.
- 5° Todos los accesorios fijos al casco y las válvulas, exigidos por esta regla, deberán ser de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. No serán aceptables las válvulas de hierro fundido ordinario u otro material similar. Todos los tubos a los que se refiere esta regla, deberán ser de acero o de otro material equivalente que cumpla las prescripciones de la Administración.

REGLA 23

PORTILLOS

- 1° Los portillos correspondientes a espacios situados bajo la cubierta de francobordo o dentro de superestructuras cerradas, deberán estar dotados de tapas ciegas interiores con charnelas o bisagras eficientes dispuestas de manera que puedan cerrarse eficazmente y trincarse de forma estanca.
- 2° Ningún portillo deberá colocarse en posición tal que su borde inferior quede por debajo de una línea trazada en el costado paralelamente a la cubierta de francobordo y cuyo punto inferior esté a 2.5% de la manga B por encima de la línea de carga de verano (o la línea de carga de verano para el transporte de madera en cubierta, si ha sido asignada) ó a 500 milímetros (19 1/2 pulgadas) si esta distancia es mayor.
- 3° Los portillos y sus vidrios, si los tiene, así como las tapas ciegas, deberán ser de construcción sólida y aprobada.

REGLA 24

PORTAS DE DESAGUE

- 1° Cuando las amuradas, en las partes expuestas de las cubiertas de francobordo o de superestructuras, formen pozos, deberán adoptarse disposiciones ampliamente suficientes para que la cubierta quede rápidamente libre de agua y achicada. Excepto lo previsto en los párrafos 2) y 3) de esta Regla, el área mínima de las portas de desagüe (A) a cada bande del buque, para cada pozo en la cubierta de francobordo, se obtendrá mediante las siguientes fórmulas, en aquellos casos en que el arrufo en la zona del pozo sea el normal o superior al normal. El área mínima para cada pozo en las cubiertas de superestructuras será la mitad de la dada por las fórmulas. Cuando la longitud de amurada 1) en el pozo sea de 20 metros o menos.

$$A = 0.7 + 0.035 l \text{ metros cuadrados}$$

cuando l exceda de 20 metros

$$A = 0.07 L \text{ metros cuadrados}$$

l no se tomará nunca superior a 0.7 L.

Si la amurada es de más de 1, 2 metros de altura media, el área exigida deberá incrementarse en 0.04 metros cuadrados por metro de longitud de pozo, por cada 0.1 metros de diferencia en altura. Si la altura media de la amurada es menor de 0.9 metros, el área requerida se podrá disminuir en 0.004 metros cuadrados por metro de longitud de pozo, por cada 0.1 metros de diferencia en altura. O bien:

Cuando la longitud de la amurada 1) en el pozo es 66 pies o menor

$$A = 7.6 + 0.115 l \text{ pies cuadrado}$$

Cuando l exceda de 66 pies

$$A = 0.23 l \text{ pies cuadrados}$$

l no se tomará en ningún caso superior a 0.7 L.

Si la amurada es de más de 3.9 pies de altura media, el área exigida se incrementará en 0.04 pies cuadrados por pie de longitud de pozo, por cada pie de diferencia en altura. Si la altura media de la amurada es menor de 3 pies, el área exigida se podrá disminuir en 0.04 pies cuadrados por pie de longitud, por cada pie de diferencia en altura.

- 2° En buques sin arrufo el área calculada se aumentará en un 50%. Cuando el arrufo sea menor del normal el porcentaje se obtendrá por interpolación.
- 3° Cuando un buque tenga un tronco y no cumpla con las prescripciones de la regla 36 1) e), o cuando existan brazoletas laterales de escotillas, continuas o prácticamente continuas, entre superestructuras separadas, el área mínima de las portas de desagüe se calculará mediante la siguiente tabla:

Anchura de la escotilla o tronco en relación con la manga del barco	Área de las portas de desagüe en relación con el área total de amuradas.
40 % o menos	20%
75 % o más	10%

El área de las portas de desagüe para anchuras intermedias se obtendrá por interpolación lineal.

- 4° En buques que tengan superestructuras abiertas por uno de sus extremos o por ambos, se adoptarán medidas adecuadas para desaguar el espacio interior de dicha superestructura, de manera satisfactoria para la Administración.
- 5° Los bordes inferiores de las portas de desagüe deberán estar tan próximos a la cubierta como sea posible. Dos terceras partes de área exigida para las portas de desa-

güe deberán estar dispuestas en la mitad del pozo más próxima al punto más bajo de la curva de arrufo.

- 6° Todas las aberturas de esta naturaleza practicada en las amuradas deberán estar protegidas por barras a cabillas espaciadas, aproximadamente 230 milímetros (9 pulgadas). Si se disponen batientes abatibles en las portas de desagüe, se dispondrá un huelgo amplio para evitar atascamientos. Las bisagras tendrán ejes o goznes de un material resistente a la corrosión. Si los batientes están dotados de dispositivos de trinca, tales dispositivos deberán ser de tipo aprobado.

REGLA 25

PROTECCION DE LA TRIPULACION

- 1° La resistencia de las casetas de cubiertas usadas para alojamiento de la tripulación deberá responder a los requisitos exigidos por la Administración.
- 2° En todas las partes expuestas de las cubiertas de francobordo y de superestructuras se dispondrán barandillas o amuradas eficientes. La altura de las amuradas o de las barandillas será, al menos, de un metro (39 1/2 pulgadas) desde la cubierta; de todos modos, cuando esta altura pueda estorbar la maniobra normal del buque, se podrá aceptar una altura menor si la Administración considera que queda asegurada una protección suficiente.
- 3° La abertura por debajo de la cabilla inferior de la barandilla no deberá exceder de 230 milímetros (9 pulgadas). Las demás barras no deberán estar separadas más de 380 milímetros (15 pulgadas). En el caso de buques con trancañiles de forma redondeada, los candeleros de los pasamanos deberán colocarse en el plano de la cubierta.
- 4° Se dispondrán medios adecuados (en forma de barandillas, andariveles, pasarelas, o pasillos bajo cubierta) para proteger a la tripulación al entrar y salir de sus alojamientos, espacios de maquinaria y todos aquellos lugares utilizados en el trabajo normal del buque.
- 5° Cuando en un buque se transporte carga de cubiertas, deberá estar estibada de tal forma que cualquier abertura que quede, en la zona ocupada por la carga y que dé acceso a los alojamientos de la tripulación, espacios de maquinaria y todos aquellos lugares usados en el trabajo normal del buque, pueda cerrarse adecuadamente y trincarse firmemente para impedir la entrada de agua. Si no existe un paso adecuado en cubierta o bajo ella, se dispondrá una protección eficaz para la tripulación, en forma de barandilla o andarivel sobre la carga.

REGLA 26

CONDICIONES ESPECIALES DE ASIGNACION PARA LOS BUQUES DE TIPO "A"

Tambuchos de maquinaria:

- 1° Los tambuchos de maquinaria en buques de tipo "A", tal como se definen en la regla 27, estarán protegidos por una toldilla o puente cerrados y de altura normal, como mínimo, o por una caseta de igual altura y resistencia equivalente, teniendo en cuenta que los tambuchos de maquinaria pueden quedar expuestos, si no existen aberturas de acceso directo desde la cubierta de francobordo al espacio de máquinas. En el tambucho de maquinaria se podrá permitir sin embargo, una puerta que cumpla con las prescripciones de la regla 12, siempre que comunique con un espacio o pasillo construido tan sólidamente como un tambucho y separado de la escala de acceso a la cámara de máquinas por una segunda puerta estanca a la intemperie, de acero u otro material equivalente.

Pasarela y acceso

- 2° En los buques de tipo "A" se deberá disponer una pasarela permanente de proa a popa, de construcción eficaz y resistencia suficiente al nivel de la cubierta de superestructura, entre la toldilla y el puente central o caseta, si existe, u otros medios equivalentes de acceso para desempeñar la finalidad de la pasarela, tales como pasillos bajo cubiertas.

En otros sitios, y en los buques de tipo "A" sin puente central, deberán tomarse disposiciones satisfactorias para la Administración, con objeto de salvaguardar la tripulación en su acceso a todos aquellos lugares usados en el trabajo normal del buque.

- 3° Existirán medios de acceso seguros y satisfactorios desde el nivel de la pasarela a los diferentes alojamientos de la tripulación, y también entre los alojamientos de la tripulación y los espacios de máquinas.

Escotillas

- 4° Las escotillas expuestas en las cubiertas de francobordo y de castillo o en los topes de los troncos de expansión en los buques de tipo "A", irán dotadas de tapas estancas a la intemperie, eficaces de acero o de otro material equivalente.

Dispositivos de desagüe

- 5° Los buques de tipo "A" con amurada deberán tener barandillas abiertas al menos en la mitad de la longitud de las partes expuestas de la cubierta de intemperie, u otros dispositivos eficaces de desagüe. El canto superior de la traca de cinta deberá disponerse lo más bajo posible.
- 6° Cuando las superestructuras estén unidas por troneos, se colocarán barandillas en toda la longitud de las partes expuestas de la cubierta de francobordo.

CAPITULO III

FRANCOBORDOS

REGLA 27

TIPOS DE BUQUES

- 1° Para el cálculo del francobordo, los buques se dividirán en tipo "A" y tipo "B".

Buques de Tipo "A".

- 2° Un buque de tipo "A" es aquel proyectado para transportar solamente cargas líquidas a granel, y en el cual los tanques de carga tienen sólo pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas de acero u otro material equivalente, estancas y dotadas de frisas. Estos buques necesariamente tendrán las siguientes características propias:

- a) Una gran integridad de la cubierta expuesta, y
- b) Gran seguridad contra la inundación, por la pequeña permeabilidad de los espacios llenos de carga y por el grado de compartimentación utilizado habitualmente.

- 3° Un buque de tipo "A", si tiene de 150 metros (492 pies) de eslora y está proyectado para tener compartimientos vacíos cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano, deberá ser capaz de soportar la inundación de cualquiera de estos compartimientos vacíos con una permeabilidad supuesta del 95 por ciento y permanecer a flote en un estado de equilibrio satisfactorio a juicio de la Administración. En un buque de este tipo, de eslora superior a 225 metros (738 pies) el espacio de maquinaria deberá considerarse como un compartimiento inundable, pero con una permeabilidad del 85%.

Como indicación para la Administración, se podrán considerar como satisfactorios los límites siguientes:

- a) La flotación final después de la inundación quedará por debajo del borde inferior de cualquier abertura a través de la cual pudiera producirse una inundación progresiva;
- b) La máxima escora producida por inundación asimétrica será del orden de 15°;
- c) La altura metacéntrica, después de la inundación, será positiva.
- 4° A los buques de tipo "A" se les asignarán francobordos no inferiores a los obtenidos partiendo de la tabla "A" de la regla 28.

Buques de tipo "B".

- 5° Todos aquellos buques que no cumplan con las condiciones indicadas para los buques de tipo "A" en los párrafos 2) y 3) de esta regla, se considerarán como buques de tipo "B".
- 6° A los buques de tipo "B" que en emplazamientos de clase 1 tengan escotillas dotadas de tapas que cumplan con las prescripciones de las reglas 15 7) o 16, se les asignarán francobordos basados en la tabla B de la regla 28, excepto en los casos previstos en los párrafos 7) a 10), inclusive, de esta regla.
- 7° A los buques de tipo "B" de eslora superior a 100 metros (328) pies) se les podrá asignar francobordos menores que los requeridos por el párrafo 6) de esta regla, siempre que, teniendo en cuenta la reducción de francobordo concedida, la Administración considere que:

- a) Las medidas adoptadas para la protección de la tripulación son satisfactorias;
- b) Los dispositivos de desagüe son adecuados;
- c) Las tapas de escotilla situadas en emplazamientos de las clases 1 y 2 cumplen con las prescripciones de la regla 16, y tienen resistencia adecuada, concediendo especial atención a sus dispositivos de estanqueidad y sujeción;
- d) El buque, cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano, permanecerá a flote en condiciones satisfactorias de equilibrio después de inundarse un compartimiento aislado cualquiera averiado, con una permeabilidad supuesta del 95%, excepto el espacio de máquinas; y
- e) Si el buque tiene una eslora superior a 225 metros (378 pies) el espacio de máquinas será considerado como un compartimiento inundable, pero con una permeabilidad del 85%.

Como indicación para la Administración, al aplicar los subpárrafos d) y e) de este párrafo, los límites dados en los subpárrafos 3) a), b) y c) podrán considerarse satisfactorios.

Los cálculos correspondientes se podrán basar sobre las hipótesis principales siguientes:

- La extensión vertical de la avería es igual al puntal del buque;
- La penetración de la avería no es superior a B/5;
- No se ha averiado ningún mamparo transversal principal;
- La altura del centro de gravedad sobre la base se calculará considerando una carga homogénea de las bodegas, y un 50% de la capacidad de proyecto del líquido y provisiones de consumo.

- 8° Para calcular los francobordos para los buques de tipo "B" que cumplan con las prescripciones del párrafo 7) de esta regla, los valores de la Tabla B de la regla 28 no deberán reducirse en más de un 60% de la diferencia entre los valores tabulares "B" y "A", correspondientes a la eslora del buque.
- 9° La reducción en el francobordo tabular, concedida en virtud del párrafo 8) de esta regla, se podrá aumentar hasta el valor total de la diferencia entre los valores de la tabla "A" y de la tabla "B" de la regla 28, a condición de que el buque satisfaga las condiciones de la regla 26 1), 2), 3), 5), y 6), como si fuera un buque de tipo "A", y además cumpla con lo previsto en el párrafo 7 a) a d) inclusive de esta regla, excepto que la referencia que se hace en el sub-párrafo d) a la inundación de un solo compartimiento cualquiera averiado, deberá considerarse como referencia a la inundación de dos compartimientos cualesquiera adyacentes en dirección longitudinal, no siendo ninguno de ellos el espacio de maquinaria. Además, todo buque de este tipo, de eslora superior a 225 metros (738 pies), cuando esté cargado hasta su flotación en carga de verano, deberá permanecer a flote en una condición satisfactoria de equilibrio después de

la inundación del espacio de máquinas, considerado por separado, al que se le supondrá una permeabilidad del 85%.

- 10° A los buques de tipo "B" que en emplazamientos de clase 1 tengan escotillas dotadas de tapas que cumplan con las prescripciones de la regla 15, excepto las del párrafo 7), se les deberá asignar francobordos basados en los valores dados en la Tabla B de la regla 28, incrementados en los valores que se dan en las tablas siguientes:
Incrementos de francobordo sobre el francobordo tabular, para buques de tipo "B", cuyas etapas de escotilla no cumplen con lo dispuesto en la regla 15 7) o 16.

Eslora del Buque (Metros)	Incremento de Francobordo (Milímetros)	Eslora del Buque (Metros)	Incremento de Francobordo (Milímetros)	Eslora del Buque (Metros)	Incremento de Francobordo (Milímetros)
108					
y menor	50	117	73	126	108
109	52	118	76	127	112
110	55	119	80	128	116
111	57	120	84	129	121
112	59	121	87	130	126
113	62	122	91	131	131
114	64	123	95	132	136
115	68	124	99	133	142
116	70	125	103	134	147
135	153	157	254	179	311
136	159	158	258	180	313
137	164	159	261	181	315
138	170	160	264	182	318
139	175	161	267	183	320
140	181	162	270	184	322
141	186	163	273	185	325
142	191	164	275	186	327
143	196	165	278	187	329
144	201	166	280	188	332
145	206	167	283	189	334
146	210	168	285	190	336
147	215	169	287	191	339
148	219	170	290	192	341
149	224	171	292	193	343
150	228	172	294	194	346
151	232	173	297	195	348
152	236	174	299	196	350
153	240	175	301	197	353
154	244	176	304	198	355
155	247	177	306	199	357
156	251	178	308	200	358

Los francobordos correspondientes a esloras, intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 200 metros de eslora serán fijados por la Administración.

Incremento de francobordo sobre el francobordo tabular, para buques de tipo "B" cuyas tapas de escotilla no cumplen con lo dispuesto en la regla 15 7) a 16

Eslora del buque (pies)	Incremento de francobordo (pulgadas)	Eslora del buque (pies)	Incremento de francobordo (pulgadas)
350			
y menor	2.0	510	9.6
360	2.3	520	10.0
370	2.6	530	10.4
380	2.9	540	10.7
390	3.3	550	11.0
400	3.7	560	11.4
410	4.2	570	11.8
420	4.7	580	12.1
430	5.2	590	12.5
440	5.8	600	12.8
450	6.4	610	13.1
460	7.0	620	13.4
470	7.6	630	13.6
480	8.2	640	13.9
490	8.7	650	14.1
500	9.2	660	14.3

DECRETO NUMERO 569

EL JEFE DE ESTADO, EN CONSEJO DE MINISTROS,

CONSIDERANDO: Que es función del Estado dictar las leyes y medidas económicas que sea necesario para estimular efectivamente la acción de la iniciativa privada a fin de lograr el aumento de la riqueza nacional, ajustar el funcionamiento de la economía y asegurar los beneficios económicos para el mayor número de habitantes de la República;

CONSIDERANDO: Que los medios de transporte colectivo de personas y el transporte de derivados del petróleo constituyen factores de fundamental importancia para el desenvolvimiento normal de las actividades económicas de la población de nuestro país;

CONSIDERANDO: Que para contribuir a la solución del problema de financiamiento para la adquisición de nuevas unidades de transporte y aquellos derivados de la elevación de costos en el funcionamiento del servicio así como del mejoramiento del mismo, es conveniente que el Estado promueva un apoyo financiero adecuado para lo cual es aconsejable utilizar los servicios del Banco Central de Honduras, con el propósito de garantizar la canalización de estos recursos a la actividad antes señalada.

POR TANTO: En uso de las facultades que le confiere el Decreto Número 1 del 6 de diciembre de 1972,

DECRETA:

Artículo 1°—Con el objeto de atender los requerimientos de crédito con destino a la adquisición de nuevas unidades de transporte, por este Decreto se autoriza la emisión de bonos hasta por la suma de L. 2.500.000.00 (DOS MILLONES QUINIENTOS MIL LEMPIRAS) cuya amortización se hará en un plazo de 5 años y de conformidad con un plan financiero aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Administración del Banco Central de Honduras, los que devengarán un interés básico de 7% anual.

Artículo 2°—Los fondos provenientes de la emisión se entregarán al Banco Central de Honduras con el objeto de que éste los administre y atienda los requerimientos de crédito de los bancos del sistema bancario hondureño debidamente constituidos.

Artículo 3°—De conformidad con el Artículo 55 de la Ley del Banco Central de Honduras, este último asume las responsabilidades de administrador, al cual se le transfiere la titularidad dominical del capital constituido.

Artículo 4°—El administrador canalizará los créditos utilizando las figuras y formas reconocidas en la práctica bancaria; en todo caso el Banco otorgará los créditos contra entrega en propiedad de los títulos valores originados en la operación de compra-venta de nuevas unidades de transporte adquiridos con dichos fondos sin perjuicio de la garantía que el Banco solicitante deberá otorgar a favor del fiduciario por el pago total del crédito, mediante autorización irrevocable para cargar sus cuentas de depósitos en el Banco Central de Honduras en cada período de amortización de capital y pago de intereses.

Los francobordos correspondientes a esloras, intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 660 pies de eslora serán fijados por la Administración.

11° A las gabarras, bateas y otras embarcaciones sin medios independientes de propulsión, se les asignarán francobordos de acuerdo con lo previsto en estas reglas. Sin embargo, en el caso de gabarras no tripuladas no se aplicarán las prescripciones de las reglas 25, 26 2) y 3 y 39. A estas gabarras sin tripulación cuando tengan en la cubierta de francobordo solamente pequeñas aberturas de acceso cerradas por tapas de acero o material equivalente, estancas y provistas de frisas, se les pondrán asignar francobordos un 25% menores que los calculados de acuerdo con estas reglas.

(Continuará)

Artículo 5°—Las condiciones de los créditos, manejo contable del capital administrado, tratamiento de los beneficios obtenidos y derechos y obligaciones de la presente gestión, se determinarán en el contrato que, en representación del Estado, celebrará el Secretario de Hacienda y Crédito Público con el Banco Central de Honduras y que en lo pertinente se harán del conocimiento de los sujetos de crédito.

Artículo 6°—El presente Decreto entrará en vigencia desde el día de su publicación en el Diario Oficial "La Gaceta".

Dado en Tegucigalpa, Distrito Central, a los dieciséis días del mes de diciembre de mil novecientos setenta y siete.

JUAN ALBERTO MELGAR CASTRO
JEFE DE ESTADO

Alonso Flores Guerra

Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación y Justicia.

Roberto Palma Gálvez

Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Esteban Elvir Argeñal

Secretario de Estado en el Despacho de Defensa y Seguridad Pública, por Ley.

Lidia Williams v. de Arias

Secretario de Estado en el Despacho de Educación Pública.

Porfirio Zavala Sandoval

Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito Público.

J. Vicente Díaz Reyes

Secretario de Estado en el Despacho de Economía y Comercio.

Mario Flores Therésin

Secretario de Estado en el Despacho de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte.

Enrique Aguilar Paz

Secretario de Estado en el Despacho de Salud Pública y Asistencia Social.

Adalberto Discua R.

Secretario de Estado en el Despacho de Trabajo y Previsión Social.

Rafael Leonardo Callejas

Secretario de Estado en el Despacho de Recursos Naturales.

Efraím Lisandro González

Secretario de Estado en el Despacho de Cultura, Turismo e Información.

Arturo Corleto Moreira

Secretario Ejecutivo del Consejo Superior de Planificación Económica.

Fabio Salgado

Director Ejecutivo del Instituto Nacional Agrario.

La primera imprenta de Tegucigalpa en 1825, siendo instalada en Tegucigalpa, en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue una Proclama del General Morán, con fecha 4 de diciembre de 1825.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, LUNES 9 DE ENERO DE 1978

NUM. 22.394

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto N° 538

REGLA 28

TABLAS DE FRANCOBORDO

Buques de tipo "A"

1° El francobordo tabular para los buques de tipo "A" se determinará por medio de la tabla siguiente:

TABLA A

TABLA DE FRANCOBORDO PARA BUQUES DE TIPO "A"

Altura del buque (metros)	Francoabordo (milímetros)	Altura del buque (metros)	Francoabordo (milímetros)	Altura del buque (metros)	Francoabordo (milímetros)
24	200	66	653	108	1260
25	208	67	666	109	1276
26	217	68	680	110	1293
27	225	69	693	111	1309
28	233	70	706	112	1326
29	242	71	720	113	1342
30	250	72	733	114	1359
31	258	73	746	115	1376
32	267	74	760	116	1392
33	275	75	773	117	1409
34	283	76	786	118	1426
35	292	77	800	119	1442
36	300	78	814	120	1459
37	308	79	828	121	1476
38	316	80	841	122	1494
39	325	81	855	123	1511
40	334	82	869	124	1528
41	344	83	883	125	1546
42	354	84	897	126	1563
43	364	85	911	127	1580
44	374	86	926	128	1598
45	385	87	940	129	1615
46	396	88	955	130	1632
47	408	89	969	131	1650
48	420	90	984	132	1667
49	432	91	999	133	1684
50	443	92	1014	134	1702
51	455	93	1029	135	1719
52	467	94	1044	136	1736
53	478	95	1059	137	1753
54	490	96	1074	138	1770
55	503	97	1089	139	1787
56	516	98	1105	140	1803

CONTENIDO

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

ECONOMIA

Acuerdo No. 478-77 — Noviembre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA

Acuerdo No. 517 — Febrero de 1977

AVISOS

Altura del buque (metros)	Francoabordo (milímetros)	Altura del buque (metros)	Francoabordo (milímetros)	Altura del buque (metros)	Francoabordo (milímetros)
57	530	99	1120	141	1820
58	544	100	1135	142	1837
59	559	101	1151	143	1853
60	573	102	1166	144	1870
61	587	103	1181	145	1886
62	600	104	1196	146	1903
63	613	105	1212	147	1919
64	626	106	1228	148	1935
65	639	107	1244	149	1952
150	1968	193	2541	236	2918
151	1984	194	2552	237	2925
152	2000	195	2562	238	2932
153	2016	196	2572	239	2939
154	2032	197	2582	240	2946
155	2048	198	2592	241	2953
156	2064	199	2602	242	2959
157	2080	200	2612	243	2966
158	2096	201	2622	244	2973
159	2111	202	2632	245	2979
160	2126	203	2641	246	2986
161	2141	204	2650	247	2993
162	2155	205	2659	248	3000
163	2169	206	2669	249	3006
164	2184	207	2678	250	3012
165	2198	208	2687	251	3018
166	2212	209	2696	252	3024
167	2226	210	2705	253	3030
168	2240	211	2714	254	3036
169	2254	212	2723	255	3042
170	2268	213	2732	256	3048
171	2281	214	2741	257	3054
172	2294	215	2749	258	3060
173	2307	216	2758	259	3066
174	2320	217	2767	260	3072
175	2332	218	2775	261	3078
176	2345	219	2784	262	3084

Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)
177	2357	220	2792	263	3089
178	2369	221	2801	264	3095
179	2381	222	2809	265	3101
180	2393	223	2817	266	3106
181	2405	224	2825	267	3112
182	2416	225	2833	268	3117
183	2428	226	2841	269	3123
184	2440	227	2849	270	3128
185	2451	228	2857	271	3133
186	2463	229	2865	272	3138
187	2474	230	2872	273	3143
188	2486	231	2880	274	3148
189	2497	232	2888	275	3153
190	2508	233	2895	276	3158
191	2519	234	2903	277	3163
192	2530	235	2910	278	3167
279	3172	321	3334	363	3430
280	3176	322	3337	364	3432
281	3181	323	3339	365	3433
282	3185	324	3342		
283	3189	325	3345		
284	3194	326	3347		
285	3198	327	3350		
286	3202	328	3353		
287	3207	329	3355		
288	3211	330	3358		
289	3215	331	3361		
290	3220	332	3363		
291	3224	333	3366		
292	3228	334	3368		
293	3233	335	3371		
294	3237	336	3373		
295	3241	337	3375		
296	3246	338	3378		
297	3250	339	3380		
298	3254	340	3382		
299	3258	341	3385		
300	3262	342	3387		
301	3266	343	3389		
302	3270	344	3392		
303	3274	345	3394		
304	3278	346	3396		
305	3281	347	3399		
306	3285	348	3401		
307	3288	349	3403		
308	3292	350	3406		
309	3295	351	3408		
310	3298	352	3410		
311	3302	353	3412		
312	3305	354	3414		
313	3308	355	3416		
314	3312	356	3418		
315	3315	357	3420		
316	3318	358	3422		
317	3322	359	3423		
318	3325	360	3425		
319	3328	361	3427		
320	3331	362	3428		

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 365 metros de eslora serán fijados por la Administración.

TABLA A
TABLA DE FRANCOBORDO PARA BUQUES TIPO A

Eslera del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslera del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslera del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)
80	8,0	460	71,1	840	120,1
90	8,9	470	73,1	850	120,7
100	9,8	480	75,1	860	121,4
110	10,8	490	77,1	870	122,1
120	11,9	500	79,0	880	122,7
130	13,0	510	80,9	890	123,4
140	14,2	520	82,7	900	124,0
150	15,5	530	84,5	910	124,6
160	16,9	540	86,3	920	125,2
170	18,3	550	88,0	930	125,7
180	19,8	560	89,6	940	126,2
190	21,3	570	91,1	950	126,7
200	22,9	580	92,6	960	127,2
210	24,5	590	94,1	970	127,7
220	26,2	600	95,5	980	128,1
230	27,8	610	96,9	990	128,6
240	29,5	620	98,3	1000	129,0
250	31,1	630	99,7	1010	129,4
260	32,8	640	100,9	1020	129,9
270	34,6	650	102,1	1030	130,3
280	36,3	660	103,3	1040	130,7
290	38,0	670	104,4	1050	131,0
300	39,7	680	105,5	1060	131,4
310	41,4	690	106,6	1070	131,7
320	43,2	700	107,7	1080	132,0
330	45,0	710	108,7	1090	132,3
340	46,9	720	109,7	1100	132,6
350	48,8	730	110,7	1110	132,9
360	50,7	740	111,7	1120	133,2
370	52,7	750	112,6	1130	133,5
380	54,7	760	113,5	1140	133,8
390	56,8	770	114,4	1150	134,0
400	58,8	780	115,3	1160	134,3
410	60,9	790	116,1	1170	134,5
420	62,9	800	117,0	1180	134,7
430	65,0	810	117,8	1190	135,0
440	67,0	820	118,6	1200	135,2
450	69,1	830	119,3		

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 1.200 pies de eslora serán fijados por la Administración.

Buques de tipo "B"

2° El francobordo tabular para buques de tipo "B" se determinará por medio de la siguiente tabla:

TABLA B
TABLA DE FRANCOBORDO PARA BUQUES DE TIPO B

Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)
24	200	63	615	102	1315
25	208	64	629	103	1337
26	217	65	644	104	1359
27	225	66	659	105	1380
28	233	67	674	106	1401
29	242	68	689	107	1421
30	250	69	705	108	1440
31	258	70	721	109	1459
32	267	71	738	110	1479
33	275	72	754	111	1500
34	283	73	769	112	1521
35	292	74	784	113	1543
36	300	75	800	114	1565
37	308	76	816	115	1587
38	316	77	833	116	1609

Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)	Eslera del buque (metros)	Francobordo (milímetros)
39	325	78	850	117	1630	294	4560	319	4834	344	5097
40	334	79	868	118	1651	295	4572	320	4844	345	5108
41	344	80	887	119	1671	296	4583	321	4855	346	5119
42	354	81	905	120	1690	297	4595	322	4866	347	5130
43	364	82	923	121	1709	298	4607	323	4878	348	5140
44	374	83	942	122	1729	299	4618	324	4890	349	5150
45	385	84	960	123	1750	300	4630	325	4899	350	5160
46	396	85	978	124	1771	301	4642	326	4909	351	5170
47	408	86	996	125	1793	302	4654	327	4920	352	5180
48	420	87	1015	126	1815	303	4665	328	4931	353	5190
49	432	88	1034	127	1837	304	4676	329	4943	354	5200
50	443	89	1054	128	1859	305	4686	330	4955	355	5210
51	455	90	1075	129	1880	306	4695	331	4965	356	5220
52	467	91	1096	130	1901	307	4704	332	4975	357	5230
53	478	92	1116	131	1921	308	4714	333	4985	358	5240
54	490	93	1135	132	1940	309	4725	334	4995	359	5250
55	503	94	1154	133	1959	310	4736	335	5005	360	5260
56	516	95	1172	134	1979	311	4748	336	5015	361	5268
57	530	96	1190	135	2000	312	4757	337	5025	362	5276
58	544	97	1209	136	2021	313	4768	338	5035	363	5285
59	559	98	1229	137	2043	314	4779	339	5045	364	5294
60	573	99	1250	138	2065	315	4790	340	5055	365	5303
61	587	100	1271	139	2087						
62	601	101	1293	140	2109						
141	2130	191	3116	241	3893						
142	2151	192	3134	242	3906						
143	2171	193	3151	243	3920						
144	2190	194	3167	244	3934						
145	2209	195	3185	245	3949						
146	2229	196	3202	246	3965						
147	2250	197	3219	247	3978						
148	2271	198	3235	248	3992						
149	2293	199	3249	249	4005						
150	2315	200	3264	250	4018						
151	2334	201	3280	251	4032						
152	2354	202	3296	252	4045						
153	2375	203	3313	253	4058						
154	2396	204	3330	254	4072						
155	2418	205	3347	255	4085						
156	2440	206	3363	256	4098						
157	2460	207	3380	257	4112						
158	2480	208	3397	258	4125						
159	2500	209	3413	259	4139						
160	2520	210	3430	260	4152						
161	2540	211	3445	261	4165						
162	2560	212	3460	262	4177						
163	2580	213	3475	263	4189						
164	2600	214	3490	264	4201						
165	2620	215	3505	265	4214						
166	2640	216	3520	266	4227						
167	2660	217	3537	267	4240						
168	2680	218	3554	268	4252						
169	2698	219	3570	269	4264						
170	2716	220	3586	270	4276						
171	2735	221	3601	271	4289						
172	2754	222	3615	272	4302						
173	2774	223	3630	273	4315						
174	2795	224	3645	274	4327						
175	2815	225	3660	275	4339						
176	2835	226	3675	276	4350						
177	2855	227	3690	277	4362						
178	2875	228	3705	278	4373						
179	2895	229	3720	279	4385						
180	2915	230	3735	280	4397						
181	2933	231	3750	281	4408						
182	2952	232	3765	282	4420						
183	2970	233	3780	283	4432						
184	2988	234	3795	284	4443						
185	3007	235	3808	285	4455						
186	3025	236	3821	286	4467						
187	3044	237	3835	287	4478						
188	3062	238	3849	288	4490						
189	3080	239	3864	289	4502						
190	3098	240	3880	290	4513						
291	4525	316	4801	341	5065						
292	4537	317	4812	342	5075						
293	4548	318	4823	343	5086						

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 1.200 pies de eslora, serán fijados por la Administración.

TABLA B
TABLA DE FRANCOBORDO PARA BUQUES DE TIPO "B"

Eslera del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslera del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)	Eslera del buque (pies)	Francobordo (pulgadas)
80	8,0	460	83,1	840	161,2
90	8,9	470	85,6	850	162,8
100	9,8	480	88,1	860	164,3
110	10,8	490	90,6	870	165,9
120	11,9	500	93,1	880	167,4
130	13,0	510	95,6	890	168,9
140	14,2	520	98,1	900	170,4
150	15,5	530	100,6	910	171,8
160	16,9	540	103,0	920	173,3
170	18,3	550	105,4	930	174,7
180	19,8	560	107,7	940	176,1
190	21,3	570	110,0	950	177,5
200	22,9	580	112,3	960	178,9
210	24,7	590	114,6	970	180,3
220	26,6	600	116,8	980	181,7
230	28,5	610	119,0	990	183,1
240	30,4	620	121,1	1000	184,4
250	32,4	630	123,2	1010	185,8
260	34,4	640	125,3	1020	187,2
270	36,5	650	127,3	1030	188,5
280	38,7	660	129,3	1040	189,8
290	41,0	670	131,3	1050	191,0
300	43,3	680	133,3	1060	192,3
310	45,7	690	135,3	1070	193,5
320	48,2	700	137,1	1080	194,8
330	50,7	710	139,0	1090	196,1
340	53,2	720	140,9	1100	197,3
350	55,7	730	142,7	1110	198,6
360	58,2	740	144,5	1120	199,9
370	60,7	750	146,3	1130	201,2
380	63,2	760	148,1	1140	202,3
390	65,7	770	149,8	1150	203,5
400	68,2	780	151,5	1160	204,6
410	70,7	790	153,2	1170	205,8
420	73,2	800	154,8	1180	206,9
430	75,7	810	156,4	1190	208,1
440	78,2	820	158,0	1200	209,3
450	80,7	830	159,6		

Los francobordos correspondientes a esloras intermedias se obtendrán por interpolación lineal.

Los francobordos de los buques de más de 1.200 pies de eslora serán fijados por la Administración.

- 2° Cuando D sea menor que $\frac{L}{15}$ no se hará reducción

alguna, excepto en los buques con superestructuras cerradas que cubran al menos una longitud igual a 0,6 L en el centro del buque, o bien con un tronco completo, o una combinación de superestructuras cerradas separadas y troncos, que se extiendan de manera continua de proa a popa, en cuyo caso el francobordo se reducirá en la proporción prescrita en el párrafo 1) de esta regla.

- 3° Cuando la altura de la superestructura o del tronco sea inferior a la normal, la reducción será proporcional a la relación entre la altura real y la altura normal definida en la regla 33.

REGLA 32

CORRECCION POR POSICION DE LA LINEA DE CUBIERTA

Cuando el puntal real hasta el borde superior de la marca de la línea de cubierta sea superior o inferior a D, la diferencia entre los puntales se añadirá o restará, respectivamente, al francobordo.

REGLA 33

ALTURA NORMAL DE LAS SUPERESTRUCTURAS

La altura normal de una superestructura será la que se indica en la tabla siguiente:

Altura Normal (en metros)		
L (metros)	Saltillo	Todas las demás superestructuras.
30 ó menos	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 ó más	1,80	2,30

Altura normal (en pies)		
L (pies)	Saltillo	Todas las demás superestructuras.
98,5 ó menos	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 ó más	5,9	7,5

Las alturas normales para esloras intermedias del buque se obtendrán por interpolación lineal.

REGLA 34

LONGITUD DE LAS SUPERESTRUCTURAS

- 1° Excepto lo previsto en el párrafo 2) de esta regla, la longitud de una superestructura (S) será la longitud media de aquella parte de la superestructura que quede dentro de la eslora (L).
- 2° Cuando el mamparo final de una superestructura cerrada se extienda con una curvatura convexa regular, más allá de su intersección con los costados de la superestructura, la longitud de ésta se podrá incrementar basándose en un mamparo plano equivalente. Este incremento será de dos tercios de la extensión longitudinal hacia proa o hacia popa de la parte curva del mamparo. La flecha máxima que puede tener en cuenta al determinar este incremento será la mitad de la manga de la superestructura en el punto de intersección del extremo curvo de la superestructura con su costado.

REGLA 35

LONGITUD EFECTIVA DE LAS SUPERESTRUCTURAS

- 1° Excepto lo dispuesto en el párrafo 2) de esta regla, la longitud efectiva (E) de una superestructura cerrada de altura normal, será su longitud real.
- 2° En aquellos casos en que una superestructura cerrada de altura normal esté retranqueada o retirada de los costados

del buque en la medida permitida en la regla 3 10), su longitud efectiva será su longitud modificada por la relación b/B_s , siendo:

- b' La anchura de la superestructura a la mitad de su longitud; y,
 b's La manga del buque a la mitad de la longitud de la superestructura.

Cuando una superestructura esté retranqueada o retirada en una parte de su longitud, esta modificación se aplicará solamente a la parte retranqueada.

- 3° Cuando la altura de una superestructura cerrada sea menor de la normal, la longitud efectiva será su longitud real reducida en la relación de su altura real a la altura normal. Cuando la altura exceda de la altura normal no se hará ningún aumento para obtener la longitud efectiva de la superestructura.
- 4° La longitud efectiva de un saltillo, si está dotado a proa con un mamparo intacto, será su longitud real, hasta un máximo de 0,6 L. Cuando el mamparo no sea intacto, el saltillo se considerará como una toldilla de altura inferior a la normal.
- 5° La longitud efectiva de las superestructuras que no sean cerradas será nula.

REGLA 36

TRONCOS

- 1° Para que un tronco o construcción análoga que no se extienda de banda a banda del buque se considere eficaz, deberá cumplir con las siguientes condiciones:
- El tronco será al menos tan resistente como una superestructura;
 - Las escotillas estarán dispuestas en la cubierta del tronco, las brazolas y tapas de las escotillas cumplirán con las prescripciones de las reglas 13 a 16, inclusive, y la anchura del trancanil de la cubierta del tronco será de amplitud suficiente para constituir una pasarela satisfactoria y proporcionará una rigidez lateral adecuada. Sin embargo, en la cubierta de francobordo se podrán permitir pequeñas aberturas de acceso con tapas estancadas;
 - La cubierta del tronco o de varios troncos separados unidos a las superestructuras por pasarelas permanentes y eficaces, proporcionarán una plataforma longitudinal permanente de trabajo, dotada de barandillas;
 - Los ventiladores estarán protegidos por el tronco, por tapas estancadas o cualquier otro sistema equivalente;
 - En las partes de la cubierta de francobordo, en la zona del tronco, expuestas a la intemperie, existirán barandillas abiertas, al menos en la mitad de su longitud;
 - Los tambuchos de maquinaria estarán protegidos por el tronco, por una superestructura de altura normal, por lo menos, o por una caseta de la misma altura y de resistencia equivalente;
 - La anchura del tronco será al menos igual al 60% de la manga del buque; y,
 - Cuando no exista superestructura, la longitud del tronco será, al menos, igual a 0,6 L.
- 2° La longitud efectiva de un tronco eficaz será su longitud total reducida en la relación entre su anchura media y B.
- 3° La altura normal de un tronco será la altura normal de una superestructura que no sea un saltillo.
- 4° Cuando la altura de un tronco sea menor de la normal su longitud efectiva se reducirá en la relación entre las alturas real y normal. Cuando la altura de las brazolas de escotilla, en la cubierta del tronco sea menor que la exigida por la regla 15 1), la altura del tronco se reducirá en la diferencia entre la altura real y la altura reglamentaria de las brazolas.

REGLA 37

REDUCCION POR SUPERESTRUCTURAS Y TRONCOS

1° Cuando la longitud efectiva de las superestructuras y troncos sea igual a 1,0 L, la reducción del francobordo será de 350 milímetros, para 24 metros de eslora del buque, 860 milímetros, para 85 metros de eslora y 1.070 milímetros para 122 metros de eslora y esloras superiores

(14 pulgadas para 79 pies de eslora del buque, 34 pulgadas para 279 pies de eslora y 42 pulgadas para 400 pies de eslora y esloras superiores); las reducciones correspondientes a esloras intermedias, se obtendrán por interpolación lineal.

2° Cuando la longitud total efectiva de las superestructuras y troncos sea inferior a 1,0 L, la reducción será un porcentaje obtenido de una de las tablas siguientes:

Porcentajes de reducción para buques de tipo "A"

Longitud efectiva total de superestructuras y troncos

	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Porcentaje de reducción para todos los tipos superestructuras.	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras y troncos se obtendrán por interpolación lineal.

Porcentajes de reducción para buques de tipo "B"

Longitud efectiva total de superestructuras y troncos

	Línea	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Buques con castillo y sin puente aislado	I	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
Buques con castillo y puente aislado	II	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Los porcentajes correspondientes a longitudes intermedias de superestructuras y troncos se obtendrán por interpolación lineal.

3° Para buques de tipo "B":

- a) Cuando la longitud efectiva de un puente sea menor de 0,2 L, los porcentajes se obtendrán por interpolación lineal entre las líneas I y II.
- b) Cuando la longitud efectiva de un castillo sea mayor de 0,4 L, los porcentajes se obtendrán de la línea II.
- c) Cuando la longitud efectiva de un castillo sea menor de 0,07 L, los porcentajes anteriores se reducirán en la siguiente cantidad:

$$5 \times \frac{(0,07 L - f)}{0,07 L}$$

siendo f la longitud efectiva del castillo.

REGLA 38

A R R U F O

Observaciones Generales

- 1° El arrufo se medirá desde la cubierta en el costado hasta una línea de referencia trazada paralelamente a la quilla y que pase por el punto de la línea de arrufo correspondiente al centro del buque.
- 2° En buques proyectados con asiento de quilla, el arrufo se medirá respecto a una línea de referencia trazada paralelamente a la flotación de proyecto en carga.
- 3° En los buques de cubierta corrida y en los buques con superestructuras separadas, el arrufo se medirá en la cubierta de francobordo.
- 4° En buques en que la parte alta de los costados sea de forma no usual, existiendo un escalonamiento o discontinuidad en la parte alta de los costados, el arrufo se considerará en relación al puntal equivalente en el centro del buque.

5° En buques con una superestructura de altura normal que se extienda sobre toda la longitud de la cubierta de francobordo el arrufo se medirá en la cubierta de la superestructura. Cuando la altura exceda a la altura normal, la diferencia mínima (Z) entre las alturas real y normal, se añadirá a cada una de las ordenadas extremas. Análogamente, las ordenadas intermedias, a distancias de 1/6 L y 1/3 L de cada una de las perpendiculares, se incrementarán en 0,444 Z y 0,111 Z respectivamente.

6° Cuando la cubierta de una superestructura cerrada tenga al menos el mismo arrufo que la parte expuesta de la cubierta de francobordo, no se tendrá en cuenta el arrufo de la parte cerrada de la cubierta de francobordo.

7° Cuando una toldilla o un castillo cerrados sean de altura normal, con un arrufo mayor que el de la cubierta de francobordo, o sean de altura mayor que la normal, se aumentará el arrufo de la cubierta de francobordo en la forma prevista en el párrafo 12 de esta regla.

Curva de arrufo normal

8° Las ordenadas de la curva de arrufo normal se dan en el cuadro siguiente:

Situación	Ordenada en milímetros	Factor
Perpendicular de popa	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
Mitad de popa	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
Centro del barco	0	1

**CURVA DE ARRUFO NORMAL (L EN METROS)
(CONTINUACION)**

Situación	Ordenada en Milímetros	Factor
Centro del barco	0	1
1/3 desde la p. de Pr.	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
Mitad de 1/6 desde la p. de Pr. Proa	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
Perpendicular de proa	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1

CURVA DE ARRUFO NORMAL (L EN PIES)

Situación	Ordenada en Pulgadas	Factor
Perpendicular de popa	$0,1 L + 10$	1
Mitad de 1/6 L desde la p. de Pp. Popa	$0,0444 L + 4,44$	3
1/3 L desde la p. de Pp.	$0,0111 L + 1,11$	3
Centro del barco	0	1
Centro del barco	0	1
Mitad de 1/3 L desde la p. de Pr. Proa	$0,0222 L + 2,22$	3
1/6 L desde la p. de Pr.	$0,0556 L + 5,56$	3
Perpendicular de Proa	$0,2 L + 20$	1

Medida de las variaciones respecto a la curva de arrufo normal.

- 9° Cuando la curva de arrufo sea diferente de la normal, las cuatro ordenadas de cada una de las curvas en mitades de proa o de popa se multiplicarán por los factores correspondientes que se dan en la última columna de la tabla del párrafo 8). La diferencia entre las sumas de los productos así obtenidos y la de los productos correspondientes al arrufo normal, dividida por 8, indica la deficiencia o exceso de arrufo en las mitades de proa o de popa. La media aritmética de los valores así obtenidos expresa el exceso o deficiencia de arrufo de la cubierta.
- 10° Cuando el arrufo expresado de la mitad de popa de la curva sea superior al normal y el correspondiente a la mitad de proa sea inferior al normal, no se concederá ninguna reducción del francobordo por el exceso de arrufo de la parte de popa y solamente se considerará la deficiencia de arrufo de la parte de proa.
- 11° Cuando el arrufo expresado de la mitad de proa de la curva exceda del normal y el correspondiente de la parte de popa de la curva no sea inferior al 75% del normal, se concederá la reducción correspondiente a la parte en exceso. Cuando el arrufo de la mitad de popa sea inferior al 50% del normal no se concederá reducción por el exceso de arrufo a proa. Cuando el arrufo a popa esté comprendido entre el 50 y el 75% del arrufo normal, se concederán reducciones intermedias por el exceso de arrufo a proa.
- 12° Cuando se conceda un exceso de arrufo por una toldilla o un castillo, se utilizará la siguiente fórmula:

$$s = \frac{Y}{3} \frac{L'}{L} \quad \text{en donde;}$$

s = suplemento de arrufo, a deducir del defecto o añadir al exceso de arrufo,

y = diferencia entre las alturas real y normal de la superestructura en el extremo de la línea de arrufo,

L' = longitud media de la parte cerrada de la toldilla o castillo, hasta un máximo de 0,5 L,

L = eslora del buque, según se define en la regla 3 1) de este Anexo.

La fórmula arriba indicada da una curva parabólica, tangente a la curva de arrufo real en la cubierta de francobordo, y que corta a la ordenada extrema en un punto

situado por debajo de la cubierta de la superestructura, a una distancia de esta cubierta igual a la altura normal de una superestructura. La cubierta de la superestructura no deberá estar en ningún punto a una altura, por encima de esta curva inferior a la altura normal. Esta curva deberá usarse para determinar la curva de arrufo para las mitades de proa y de popa del barco.

Corrección por variaciones respecto a la curva de arrufo normal.

- 13° La corrección por arrufo deberá ser el defecto o exceso de arrufo (véanse párrafos 9) a 11) inclusive de esta

regla multiplicada por $0,75 \frac{S}{2L}$ siendo S la

longitud total de superestructuras cerradas.

Adición por defecto de Arrufo.

- 14° Cuando el arrufo sea menor del normal la corrección por deficiencia de arrufo (véase párrafo 13) de esta regla) se añadirá al francobordo.

Reducción por exceso de arrufo.

- 15° En los buques que tengan una superestructura cerrada que se extienda desde 0,1 L a proa hasta 0,1 a popa del centro del buque, la corrección por exceso de arrufo, calculado en la forma indicada en el párrafo 13 de esta regla, se deberá restar del francobordo; en los buques en que no exista superestructura cerrada situada en el centro del buque, no se hará reducción alguna en el francobordo; cuando una superestructura cerrada ocupe una extensión menor que desde 0,01 L a proa hasta 0,1 L a popa del centro del buque, la reducción se hará por interpolación lineal. La máxima reducción por exceso de arrufo será de 125 milímetros por cada 100 metros de eslora (1 1/2 pulgadas por cada 100 pies de eslora).

(Continuará)

AVISOS

SE SOLICITA PERMISO DE PESCA

El Infrascrito, Oficial Mayor del Ministerio de Recursos Naturales, para los efectos legales, al público HACE SABER: La solicitud que literalmente dice:

"Se Solicita Permiso de Pesca.—Señor Ministro de Recursos Naturales: Dirección General de Caza y Pesca: ROBERTO SUAZO TOME, Abogado con Carnet N° 561, accionando en nombre y representación de la Empresa CARIBBEAN PRODUCTS, S. A., de este domicilio, según Poder que acompaña, con todo respeto comparece a solicitar permiso de pesca en las aguas del Mar Caribe, dentro de los límites territoriales de Honduras, para la captura de langosta, camarón, y otras especies marinas, y al efecto expresa lo siguiente: 1. CARIBBEAN PRODUCTS, S. A., es una empresa mercantil con domicilio en esta ciudad, la cual se encuentra inscrita con el Número 67, del Tomo 98, del Registro Mercantil de esta Sección Judicial. Su actividad primaria es la captura, procesamiento y venta de mariscos, de modo especial langosta, camarón y pescado. 2. Para el cumplimiento de la finalidad anterior dispone de una planta procesadora en el Municipio de Guanaja, Islas de la Bahía, de donde, y por medio de la Aduana de Roatán se hacen los despachos del producto hacia los mercados internacionales, de modo especial al de Estados Unidos de América. 3. La Empresa dispone de once (11) buques pesqueros de su propiedad, todos con la debida nacionalidad y abanderamiento en Honduras y son los siguientes: Don Jorge A-257; Don Julio A-258; Don Gustavo A-259; Don Enrique A-260; Don Ernesto A-819; Doña Pat A-820; Doña Rae A-821; Doña Sue A-822; Don Lorenzo A-490; Don Roberto A-489 y Don Fredo A-584.—Todos estos buques pesqueros disponen de

La primera Imprenta llegó a Honduras en 1823, siendo instalada en Tegucigalpa en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue la Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1823.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS. MARTES 10 DE ENERO DE 1978 NUM. 22.395

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto No. 538

REGLA 39

ALTURA MINIMA DE PROA

- 1° La altura de proa, definida como distancia vertical, en la perpendicular de proa, entre la flotación correspondiente al francobordo de verano asignado y al asiento de proyecto, y el canto alto, en el costado de la cubierta expuesta no será inferior a los valores dados por las siguientes fórmulas:

para buques de eslora inferior a 250 metros,

$$56 L \left(1 - \frac{L}{500} \right) \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ milímetros}$$

para buques de 250 metros y más de eslora,

$$7000 \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ milímetros}$$

siendo L la eslora del buque en metros, y

C el coeficiente de bloque, que no se tomará inferior a b 0,68 o bien,

para buques de eslora inferior a 820 pies:

$$0,672 L \left(1 - \frac{L}{1640} \right) \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ pulgadas;}$$

para buques de 820 pies de eslora y más,

$$275,6 \frac{1,36}{C + 0,68} \text{ pulgadas;}$$

siendo L la eslora del buque en pies, y

C el coeficiente de bloque, que no se tomará inferior a b 0,68.

- 2° Cuando la altura de proa requerida según el párrafo 1) de esta regla se obtenga mediante arrufo, éste se extenderá por lo menos en un 15% de la eslora del buque, medido desde la perpendicular de proa. Cuando se obtenga

CONTENIDO

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

ECONOMIA

Acuerdo No. 466-77 — Noviembre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA

Acuerdo No. 518 — Febrero de 1977

AVISOS

disponiendo una superestructura, ésta se extenderá desde la roda hasta un punto situado al menos a 0,07 L a popa de la perpendicular de proa y deberá cumplir con las siguientes condiciones:

- Para barcos de eslora no superior a 100 metros (328 pies) deberá ser cerrada, según la definición de la regla 3 10), y
- Para buques de eslora mayor de 100 metros (328 pies) no necesitará cumplir con la regla 3 10), pero deberá estar provista de dispositivos de cierre que satisfagan a la Administración.

La Administración podrá conceder una consideración especial a los buques que para cumplir exigencias excepcionales de servicio no puedan satisfacer las prescripciones de los párrafos 1) y 2) de esta regla.

REGLA 40

FRANCOBORDOS MINIMOS

Francobordo de verano.

- El francobordo mínimo de verano será el francobordo obtenido de las Tablas de la regla 28, modificado por las correcciones de las reglas 27, en la medida en que sea aplicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 y, si hay lugar a ello, la regla 39 de este Anexo.
- El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 1) de esta regla, pero sin la corrección por línea de cubierta que se indica en la regla 32, no deberá ser inferior a 50 milímetros (2 pulgadas). Para los buques que tengan en las partes expuestas de la cubierta de francobordo escotillas con tapas que no satisfagan las prescripciones de las reglas 15 7), 16 ó 26, dicho francobordo no deberá ser inferior a 150 milímetros (6 pulgadas).

Francobordo tropical.

- 3° El francobordo mínimo en la zona tropical será el francobordo obtenido restando del verano un cuarenta y ochoavo del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla al centro del anillo de la marca de francobordo.
- 4° El francobordo en agua salada, calculado de acuerdo con el párrafo 3) de esta regla, pero sin la corrección por línea de cubierta, como se indica en la regla 32, no será inferior a 50 milímetros (2 pulgadas). Para buques que tengan en emplazamientos de Clase 1 escotillas con tapas que no cumplan las prescripciones de las reglas 15 7), 16 o 26, el francobordo no será inferior a 150 milímetros (6 pulgadas).

Francobordo de invierno.

- 5° El francobordo mínimo de invierno será el francobordo obtenido añadiendo el francobordo de verano un cuarenta y ochoavo del calado de verano, medido desde el canto alto de la quilla hasta el centro del anillo de la marca de francobordo.

Francobordo para el Atlántico Norte, invierno.

- 6° El francobordo mínimo para buques de eslora no superior a 100 metros (328 pies) que naveguen por cualquier parte del Atlántico Norte, definido en la regla 52 (Anexo II), durante el período estacional de invierno será el francobordo de invierno más 50 milímetros (2 pulgadas). Para los demás buques el francobordo para el Atlántico Norte, invierno, será el francobordo de invierno.

Francobordo de agua dulce.

- 7° El francobordo mínimo en agua dulce de densidad igual a la unidad se obtendrá restando del francobordo mínimo en agua salada:

$$\frac{4}{70 T} \text{ centímetros (pulgadas)}$$

donde Δ = desplazamiento en agua salada, en toneladas, en la flotación en carga de verano.

T = toneladas por centímetro (pulgada) de inmersión en agua salada, en la flotación en carga de verano.

- 8° Cuando el desplazamiento en la flotación en carga de verano no pueda determinarse con seguridad, la deducción será un cuarenta y ochoavo del calado de verano medido desde el canto alto de la quilla hasta el centro del anillo de la marca de francobordo.

CAPITULO IV

PRESCRIPCIONES ESPECIALES PARA BUQUES A LOS QUE SE ASIGNE UN FRANCOBORDO PARA EL TRANSPORTE DE MADERA EN CUBIERTA

REGLA 41

APLICACION DE ESTE CAPITULO

Las reglas 42 a 45 inclusive serán de aplicación solamente para buques a los que se asignen francobordos para transportar madera.

REGLA 42

DEFINICIONES

- 1° Cubertada de madera. El término "cubertada de madera" significa una carga de madera transportada sobre una parte sin cubrir de una cubierta de francobordo o de superestructura. Este término no incluye la pulpa de madera o cargas análogas.
- 2° Línea de carga para el transporte de madera en cubierta. Puede considerarse que una cubertada de madera proporciona al buque flotabilidad adicional y una mayor pro-

tección contra la mar. Por esta razón, a los buques que lleven carga de madera en cubierta se les podrá conceder una reducción en el francobordo, que se calculará de acuerdo con lo previsto en la regla 45 y se marcará en el costado del buque en la forma indicada en la regla 6 3) y 4). Sin embargo, con objeto de que este francobordo especial pueda concederse y usarse, la cubertada de madera deberá cumplir con ciertas condiciones, que se establecen en la regla 44, y el propio buque deberá también cumplir con determinadas condiciones en cuanto a su construcción, que se determinan en la regla 43.

REGLA 43

CONSTRUCCION DEL BUQUE

Superestructura

- 1° Los buques deberán tener un castillo de altura normal como mínimo, y de una longitud al menos de 0,07 L. Además, si el buque es de eslora inferior a 100 metros (328 pies) deberá tener a popa una toldilla de altura al menos igual a la normal, o un saltillo con una caseta o un tambucho sólidos, de acero, con la misma altura total al menos.

Tanques de doble fondo

- 2° Los tanques de doble fondo en la mitad de la eslora correspondiente al centro del buque deberán tener una subdivisión estanca longitudinal adecuada.

Amuradas

- 3° El buque deberá estar provisto de amuradas permanentes de una altura mínima de 1 metro (39 1/2 pulgadas), reforzadas de manera especial en el borde superior, soportadas por robustos barraganetes firmes a la cubierta y dotadas de las portas de desagüe necesarias, o bien de barandillas eficaces de la misma altura y de construcción especialmente robusta.

REGLA 44

ESTIBA

Generalidades

- 1° Las aberturas en la cubierta de intemperie sobre las que se estibe la carga deberán estar firmemente cerradas y con las llantas colocadas. Los ventiladores deberán ser protegidos de manera eficiente.
- 2° La cubertada de madera deberá extenderse por lo menos sobre toda la longitud disponible, que es la longitud total del pozo o pozos entre superestructuras. Cuando no exista superestructura en el extremo de popa, la madera deberá extenderse por lo menos hasta el extremo popel de la escotilla de más a popa. La madera se estibará de la manera más compacta posible, hasta una altura al menos igual a la altura normal de una superestructura que no sea el saltillo de popa.
- 3° En los buques que naveguen durante el invierno por zonas periódicas de invierno, la altura de la cubertada sobre la cubierta de intemperie, no deberá exceder de un tercio de la manga máxima del buque.
- 4° La carga de madera en cubierta se estibará apretadamente, se amarrará y se trincarán. No deberá interferir en modo alguno con la navegación y las faenas de a bordo.

Posteleros

- 5° Cuando la naturaleza de la madera requiera la instalación de posteleros, éstos deberán tener una resistencia adecuada, teniendo en cuenta la manga del buque; su separación será proporcional a la longitud y la naturaleza de los maderos transportados, pero no deberá exceder de 3 metros (9,8 pies). Para afirmar los posteleros deberá proveerse angulares sólidos, tinteros metálicos o cualquier otro dispositivo de análoga eficacia.

Trincas

- 6° La carga de madera en cubierta deberá asegurarse de manera eficaz en toda su longitud por medio de trincas transversales independientes, espaciadas no más de tres metros (9,8 pies) entre sí. Las orejetas para amarrar estas trincas deberán hacerse firmes de manera eficaz a la traca de cinta o a la traca de trancañil de la cubierta a intervalos de no más de tres metros (9,8 pies). La distancia desde un mamparo extremo de una superestructura a la primera orejeta no deberá ser mayor de 2 metros (6,6 pies). Cuando no existan mamparos se dispondrán orejetas y trincas a 0,6 metros (23,5 pulgadas) y 1,5 metros (4,9 pies) de los extremos de la cubierta de madera.
- 7° Las trincas estarán formadas por cadenas de eslabones sin conrete de 19 milímetros (3/4 pulgadas) como mínimo, o por cables flexibles de resistencia equivalente e irán provistas de ganchos de escape y tensores de rosca que serán accesibles en todo momento. Las trincas de cable deberán disponer de un trozo pequeño de cadena de eslabones largos, que permita regular su longitud.
- 8° Cuando los maderos o tabloness sean de longitud menor de 3,6 metros (11,8 pies), se reducirá la distancia entre trincas o se adoptarán otras medidas adecuadas según la longitud de las piezas de madera.
- 9° Todos los accesorios necesarios para aferrar las trincas deberán tener una resistencia que corresponda a la resistencia de las trincas.

Estabilidad

- 10° Se deberá prever un margen seguro de estabilidad en todos los momentos del viaje, teniendo en cuenta tanto los posibles aumentos de peso por absorción de agua y formación de hielo, como las disminuciones por consumo de combustible y provisiones.

Protección de la tripulación. acceso a los espacios de máquinas, etc.

- 11° Además de las prescripciones de la regla 25 5) de este Anexo, a cada banda de la cubierta se dispondrán banderillas o andariveles espaciados verticalmente no más de 33 centímetros (13 pulgadas) hasta una altura al menos de un metro (39 1/2 pulgadas) por encima de la carga.

Aparatos de gobierno

- 12° Los aparatos de gobierno deberán protegerse de manera eficaz contra cualquier daño que les pueda producir la carga, y en la medida de lo posible serán accesibles. Se tomarán medidas eficaces para poder gobernar en caso de avería en el aparato de gobierno principal.

ANEXO II**ZONAS, REGIONES Y PERIODOS ESTACIONALES**

Las zonas y regiones definidas en este Anexo están basadas, en general, en los criterios siguientes:

Verano — 10% como máximo de vientos de fuerza 8 Beaufort (34 nudos) o mayor,

Tropical — 1% como máximo de vientos de fuerza 8 Beaufort (34 nudos) o mayor. No más de una tormenta tropical cada 10 años, en una superficie de 5° en cuadro en uno cualquiera de los meses del año por separado.

Sin embargo, en algunas regiones especiales y por razones prácticas, se ha considerado conveniente adoptar cierta flexibilidad en la aplicación de este criterio.

A título informativo, se adjunta a este Anexo una carta de las zonas y regiones definidas a continuación.

RÉGLA 46**ZONAS Y REGIONES PERIODICAS DE INVIERNO DEL HEMISFERIO NORTE.****1° Zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte.**

- a) La zona periódica de invierno I del Atlántico Norte estará comprendida entre el meridiano de longitud 50°W desde la costa de Groenlandia hasta la latitud de 45°N, hasta la longitud 15°W, el meridiano de longitud 15°W hasta la latitud de 60°N, y el paralelo de latitud 60°N hasta el meridiano de Greenwich, y este meridiano hacia el Norte.

Períodos estacionales:

INVIERNO: 16 de octubre a 15 de abril.

VERANO: 16 de abril a 15 de octubre.

- b) La zona periódica de invierno II del Atlántico Norte estará comprendida entre el meridiano de longitud 68°30' W desde la costa de los Estados Unidos hasta la latitud 40°N, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de 36°N de latitud y 73°W de longitud, el paralelo de latitud 36°N hasta la longitud 25°W y la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Torjiñana.

Se excluirán de esta zona la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, la región periódica de invierno del Atlántico Norte y la parte del Mar Báltico situada más allá del paralelo correspondiente a la latitud del Shaw, en el Skagerrak. Las Islas Shetland se considerarán situadas en el límite entre las zonas periódicas de invierno I y II del Atlántico Norte.

Períodos estacionales:

INVIERNO: 1 Noviembre a 31 Marzo

VERANO: 1 Abril a 31 Octubre

2° Región periódica de invierno del Atlántico Norte.

Los límites de la región periódica de invierno del Atlántico Norte serán:

El meridiano de longitud 68° 30' W desde la costa de los Estados Unidos hasta la latitud de 40°N, la loxodrómica desde este punto hasta la intersección meridional del meridiano de 61°W con la costa de Canadá y las costas orientales de Canadá y de los Estados Unidos.

Períodos estacionales:

Para barcos de eslora superior a 100 metros (328 pies).

INVIERNO: 16 de diciembre a 15 de febrero.

VERANO: 16 de febrero a 15 de diciembre.

Para barcos de 100 metros (328 pies) de eslora y menores:

INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo.

VERANO: 1 de abril a 31 de octubre.

3° Zona periódica de invierno del Pacífico Norte.

El límite meridional de la zona periódica de invierno del Pacífico Norte se define de la forma siguiente:

El paralelo de latitud 50°N desde la costa oriental de la URSS hasta la costa occidental de Sakhalin, la costa occidental de Sakhalin hasta la extremidad meridional de las islas Juriles, la loxodrómica desde este punto hasta Wakkanai, en la isla de Hokkaido, Japón, las costas oriental y meridional de Hokkaido hasta la longitud de 145°E, el meridiano de longitud 145°E hasta la latitud 35°N, el paralelo de latitud de 35°N hasta el meridiano de longitud 150°W y la loxodrómica desde este punto hasta la extremidad meridional de la isla de Dall, en Alaska.

Períodos estacionales:

INVIERNO: 16 de octubre a 15 de abril.

VERANO: 16 de abril a 15 de octubre.

(Continuará)

La primera imprenta llegó a Honduras en 1823, siendo instalada en Tegucigalpa, en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue una Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1825.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS. MIERCOLES 11 DE ENERO DE 1978 NUM. 22.396

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto N° 538

REGLA 47

ZONA PERIODICA DE INVIERNO DEL HEMISFERIO SUR

El límite Norte de la zona periódica de invierno del Hemisferio Sur, será el siguiente:

La loxodrómica desde el cabo Tres Puntas, en la costa oriental del continente hasta el punto de latitud 34°S y de longitud 50°W, del paralelo de latitud 34°S hasta la longitud 17°E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35°10'S y de longitud 20°E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 34°S, y de longitud 28°E, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 35°30'S y de longitud 118°E, la loxodrómica desde este punto hasta el cabo Grim en la costa noroeste de Tasmania, las costas Septentrional y Oriental de Tasmania hasta el punto más meridional de la isla de Bruny, la loxodrómica desde este punto hasta Black Rock Point en la isla Stewart, la loxodrómica desde este último hasta el punto de latitud 47°S y longitud 170°E, la loxodrómica desde este último punto hasta el punto de latitud 33°S y longitud 170°W y el paralelo de latitud 33°S y longitud 170°W y el paralelo de latitud 33°S hasta la costa occidental del continente americano. Se considerará que Valparaíso está en el límite entre zona periódica de verano y la zona periódica de invierno.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 16 de abril a 15 de octubre

VERANO: 16 de octubre a 15 de abril

REGLA 48

ZONA TROPICAL

1° Límite Norte de la zona tropical.

El límite Norte de la zona tropical será:

El paralelo de latitud 13°N desde la costa oriental del continente americano hasta la longitud 60°W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 10°N, y longitud 58°W, el paralelo de latitud 10°N hasta la longitud 20°W, el meridiano de longitud 20°W, hasta la latitud 30°N y el paralelo de latitud 30°N hasta la costa occidental de África; desde la costa oriental de África, el paralelo de latitud 8°N hasta la longitud 70°E, el meridiano de longitud 70°E hasta la latitud 13°N, el paralelo de latitud 13°N, hasta la costa occidental de la India, la costa

CONTENIDO

DECRETOS Nos. 538 y 571
Octubre y Diciembre de 1977

ECONOMIA

Acuerdos Nos. 394-77, 479-77, 495-77, 498-77 y 6-78
Septiembre, Noviembre y Diciembre de 1977 y Enero de 1978

GOBERNACION Y JUSTICIA

Acuerdos Nos. 519 y 520 — Febrero de 1977

AVISOS

meridional de la India hasta el punto de latitud 10°30'N en la costa oriental de la India, la loxodrómica desde este último punto hasta el punto de latitud 9°N y longitud 82°E, el meridiano de longitud 82°E hasta la latitud 8°N, el paralelo de latitud 8°N hasta la costa occidental de Malasia, la costa sureste de Asia hasta la costa oriental de Vietnam a una latitud 10°N, el paralelo de latitud 10°N hasta la longitud 145°E, el meridiano de longitud 145°E hasta la latitud 13°N y el paralelo de latitud 13°N hasta la costa occidental del continente americano.

Saigón se considerará situado en la línea divisoria entre la zona tropical y la región periódica tropical.

2° Límite Sur de la zona tropical.

El límite Sur de la zona tropical será:

La loxodrómica desde el puerto de Santos, Brasil, hasta el punto donde el meridiano de longitud 40°W corta al trópico de Capricornio, el trópico de Capricornio hasta la costa occidental de África; desde la costa oriental de África el paralelo de latitud 20°S hasta la costa occidental de Madagascar, las costas occidentales y septentrional de Madagascar hasta la longitud 50°E, el meridiano de longitud 50°E hasta la latitud 10°S, el paralelo de latitud 10°S hasta la longitud 98°E, la loxodrómica desde este punto hasta Port Darwin, en Australia, las costas de Australia y de la isla de Wessel hacia el Este hasta el cabo Wessel, el paralelo de latitud 11°S hasta la costa occidental del cabo York; desde la costa oriental del cabo York el paralelo de latitud 11°S hasta el meridiano de longitud 150°W, la loxodrómica desde este punto hasta el punto de latitud 26°S y longitud 75°W, y la loxodrómica desde este último punto hasta la costa occidental del continente americano a una latitud de 30°S.

Coquimbo y Santos se considerarán situados en la línea divisoria entre las zonas tropical y de verano.

3° Regiones incluidas en la zona tropical.

Las siguientes regiones se considerarán incluidas en la zona tropical:

- a) El canal de Suez, el mar Rojo y el Golfo de Aden, desde Port-Said hasta el meridiano de 45°E.
Aden y Berbera se considerarán situados en el límite entre la zona tropical y la región periódica tropical.
- b) El golfo Pérsico hasta el meridiano de longitud 59°E.
- c) La región limitada por el paralelo de latitud 22°S desde la costa oriental de Australia hasta la Gran Barrera de Arrecifes, después por esta barrera hasta el punto de latitud 11°S. El límite Norte de esta región coincide con el límite meridional de la zona tropical.

REGLA 49

Las regiones periódicas tropicales serán las siguientes:

1° En el Atlántico Norte;

La región limitada:

Al norte, por la loxodrómica desde Cabo Catoche, en Yucatán, hasta el cabo San Antonio, en Cuba, la costa septentrional de Cuba hasta el punto de latitud 20°N y, desde aquí el paralelo de latitud 20°N; hasta la longitud 20°W; al oeste por la costa del continente americano; al sur y al este, por el límite septentrional de la zona tropical.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de noviembre a 15 de julio
VERANO: 16 de julio a 31 de octubre

2° En el Mar de Arabia;

Al oeste de la costa de Africa, el meridiano de longitud 45°E en el Golfo de Adena, la costa meridional de Arabia y el meridiano de longitud 51°E en el Golfo de Omán;

Al norte y al este, por las costas de Pakistán e India; al sur, por el límite septentrional de la zona tropical.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de septiembre a 31 de mayo
VERANO: 1 de junio a 31 de agosto

3° En el Golfo de Bengala;

El Golfo de Bengala al norte del límite septentrional de la zona tropical:

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de diciembre a 30 de abril
VERANO: 1 de mayo a 30 de noviembre

4° En el Océano Índico meridional;

a) La región limitada:

Al norte y oeste por el límite meridional de la zona tropical y la costa oriental de Madagascar;

Al sur por el paralelo de latitud 20°S;

Al este por la loxodrómica que va desde el punto de latitud 20°S y longitud 50°E, hasta el punto de latitud 15°S y longitud 51°30'E y desde aquí por el meridiano de longitud 51°30'E hasta la latitud 10°S.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo

b) La región limitada:

Al norte por el límite meridional de la zona tropical;
Al este por la costa de Australia;

Al sur por el paralelo de latitud 15°S desde la longitud 51°30'E hasta la longitud 120°E y desde aquí por el meridiano de longitud 120°E hasta la costa de Australia.

Al oeste por el meridiano de longitud 51°30'E.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de mayo a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 30 de abril.

5° En el mar de la China

La región limitada:

Al oeste y al norte por las costas de Vietnam y China desde el punto de latitud 10°N hasta Hong Kong;

Al este por la loxodrómica desde Hong Kong hasta el puerto de Sual (Isla de Luzón) y por las costas occidentales de las islas de Luzón, Samar y Leyte, hasta la latitud 10°N.

Al sur por el paralelo de latitud 10°N.

Hong Kong y Sual se consideran situados en el límite entre la región periódica tropical y la zona de verano.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 21 de enero a 30 de abril
VERANO: 1 de mayo a 20 de enero.

6° En el Pacífico Norte:

a) La región limitada:

Al norte por el paralelo de latitud 25°N;
Al oeste por el meridiano de longitud 160°E;
Al sur por el paralelo de latitud 13°N;
Al este por el meridiano de longitud 130°W.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril al 31 de octubre
VERANO: 1 de noviembre a 31 de marzo.

b) La región limitada:

Al norte y al este por la costa occidental del continente americano; al oeste por el meridiano de longitud 123°W, desde la costa del continente americano hasta la latitud 33°N, y por la loxodrómica desde el punto de latitud 33°N y longitud 123°W, hasta el punto de latitud 13°N y longitud 105°W; al sur por el paralelo de latitud 13°N.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de marzo a 30 de junio y
1 de noviembre a 30 de noviembre.

VERANO: 1 de julio a 31 de octubre y 1 de diciembre a 28/29 de febrero

7° En el Pacífico Sur:

a) El golfo de Carpentaria al sur de la latitud 11°S.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo

b) La región limitada:

Al norte y al este por el límite meridional de la zona tropical;

Al sur por el trópico de Capricornio desde la costa oriental de Australia hasta la longitud 150°W, desde aquí por el meridiano de longitud 150°W hasta la latitud 20°S y de aquí por el paralelo de latitud 20°S hasta el punto en que corta al límite meridional de la zona tropical.

Al oeste por los límites de la región situada en el interior de la Gran Barrera de Arrecifes, incluida en la zona tropical, y por la costa oriental de Australia.

Períodos estacionales:

TROPICAL: 1 de abril a 30 de noviembre
VERANO: 1 de diciembre a 31 de marzo.

(Continuará)

La primera Imprenta llegó a Honduras en 1823, siendo instalada en Tegucigalpa, en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue un Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1823.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 21 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, JUEVES 12 DE ENERO DE 1978

NUM. 22.397

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto N° 538

REGLA 50

ZONAS DE VERANO

Las demás regiones constituyen las zonas de verano. Sin embargo para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, será región periódica de invierno, la región limitada:

Al norte y al oeste por la costa oriental de los Estados Unidos.

Al este por el meridiano de 68°3'W desde la costa de los Estados Unidos hasta la latitud 40°N y desde aquí por la loxodrómica hasta el punto de latitud 36°N y longitud 73°W.

Al sur, por el paralelo de latitud 36°N;

Períodos estacionales:

INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo
VERANO: 1 de abril a 31 de octubre.

REGLA 51

MARES CERRADOS

1° Mar Báltico:

Este mar, hasta el paralelo correspondiente a la latitud del Skaw, en el Skagerrak, se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, se considerará como región periódica de invierno.

Períodos estacionales:

INVIERNO: 1 de noviembre a 31 de marzo
VERANO: 1 de abril a 31 de octubre.

2° Mar Negro:

Este mar se incluirá en las zonas de verano. Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, la región situada al norte del paralelo 44°N se considerará como región periódica de invierno.

Períodos estacionales:

INVIERNO: 1 de diciembre a 28/29 de febrero.

VERANO: 1 de marzo a 30 de noviembre.

CONTENIDO

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

ECONOMIA

Acuerdo No. 381-77 — Septiembre de 1977

HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Acuerdo No. 718 — Diciembre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA

Acuerdos Del No. 521 al 525 — Febrero de 1977

AVISOS

3° Mediterráneo:

Este mar se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, se considerará como región periódica de invierno la región limitada:

Al norte y al oeste por las costas de Francia y España y el meridiano de longitud 3°E desde la costa de España hasta la latitud 40°N;

Al sur por el paralelo de latitud 40°N desde el meridiano de longitud 3°E hasta la costa occidental de Cerdeña;

Al este por las costas occidental y septentrional de Cerdeña desde la latitud 40°N hasta la longitud 9°E, por el meridiano de longitud 9°E, hasta la costa meridional de Córcega, por las costas occidental y septentrional de Córcega hasta la longitud 9°E y desde aquí por la loxodrómica hasta el cabo Sicié.

Períodos estacionales:

INVIERNO: 16 de diciembre a 15 de marzo
VERANO: 16 de marzo a 15 de diciembre.

4° Mar del Japón

Este mar, al sur del paralelo de 50°N se incluirá en las zonas de verano.

Sin embargo, para barcos de 100 metros (328 pies) o menos de eslora, la región comprendida entre el paralelo de latitud 50°N y la loxodrómica que va desde la costa oriental de Corea en la latitud 35°N hasta la costa occidental de Hokkaido, Japón, en la latitud 43°12'N, se considerará como región periódica de invierno.

Periodos estacionales:

INVIERNO: 1 de diciembre a 28/29 de febrero.

VERANO: 1 de marzo a 30 de noviembre.

REGLA 52

LÍNEA DE CARGA DE INVIERNO EN EL ATLANTICO NORTE

La región del Atlántico Norte mencionada en la Regla 40 6) Anexo I) comprenderá:

- a) La parte de la zona periódica de invierno II del Atlántico Norte, situada entre los meridianos de 15°W y 50°W;
- b) La totalidad de la zona periódica de invierno I del Atlántico Norte, considerándose que las Islas Shetland están situadas en el límite.

ANEXO III

CERTIFICADOS

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO 91966

(Sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional de 1966 sobre Líneas de Carga, en nombre del Gobierno de

_____ (nombre oficial completo del país)

_____ (título oficial completo de la persona u organismos re-

POR

_____ conocido como competente en virtud de las disposicio-

_____ nes del Convenio Internacional de 1966 sobre Líneas

_____ de Carga).

Nombre del barco	Número o letras distintivas	Puerto de Registro	Eslera (L) definida en el Art. 2 8)
------------------	-----------------------------	--------------------	-------------------------------------

Francobordo asignado como: Tipo de barco

buque nuevo

Tipo "A"

buque existente

Tipo "B"

Tipo "B" con francobordo reducido

Tipo "B" con francobordo aumentado

Fecha de la visita inicial o periódica _____

Se certifica que este buque ha sido visitado y que han sido asignados los francobordos y se han marcado las líneas de carga anteriormente indicadas de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966.

Este certificado es valedero hasta _____ sometido a inspecciones periódicas de conformidad con el Artículo 14 1) e) del Convenio.

Expedido en _____

(Lugar de expedición del Certificado)

(Fecha de expedición 19) _____ (Firma del funcionario o agente que expide el certificado)

y/o

(Sello de la autoridad que expide el Certificado)

Si se firma, se añadirá el siguiente párrafo:

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

_____ (Firma)

Notas: 1.—Cuando un buque parte de un puerto situado en un río o en aguas interiores, se le permitirá cargar hasta un calado mayor, correspondiente al peso de combustible y otras provisiones necesarias para el consumo entre el punto de salida y la mar.

2.—Cuando un buque navegue en agua dulce de densidad igual a la unidad, la línea de carga correspondiente podrá sumergirse:

Francobordo medido desde la línea de cubierta	Situación de la Línea de Carga.
Tropical _____ mm (pulgadas) (T)	_____ mm (pulgadas) por encima de (V)
Verano _____ mm (pulgadas) (V)	_____ mm Borde superior de la línea que pasa por el centro del anillo.
Invierno _____ mm (pulgadas) (I)	_____ mm (pulgadas) por debajo de (V)
Atlántico Norte _____ mm (pulgadas) (ANI)	_____ mm (pulgadas) por debajo de (V)
Invierno Madera	
Tropical _____ mm (pulgadas) (MT)	_____ mm (pulgadas) por encima de (MV)
Madera	
Verano _____ mm (pulgadas) (MV)	_____ mm (pulgadas) por encima de (V)
Madera _____ mm (pulgadas) (MI)	_____ mm (pulgadas) por debajo de (MV)
Invierno Madera _____ mm (pulgadas) (MANI)	_____ mm (pulgadas) por debajo de (MV)
Atlántico Norte Invierno	

Nota: Los francobordos y línea de carga que no sean aplicables no necesitan ser mencionados en el Certificado. Tachar lo que no corresponda.

Reducción en agua dulce para todo los francobordos, diferentes del de madera... mm (pulgadas). Para el francobordo para madera... mm, (pulgadas).

El borde superior de la marca de la línea de cubierta, desde el cual se miden estos francobordos está a _____ mm. (pulgadas) de la cubierta en el costado.

en la cantidad correspondiente la concesión para agua dulce indicada anteriormente. Cuando la densidad sea diferente de la unidad se hará una concesión proporcional a la diferencia entre 1,025 y la densidad real.

DORSO DEL CERTIFICADO

Se certifica que en la inspección periódica prevista en el Artículo 14 1) c) del Convenio, este buque cumplía las prescripciones del Convenio.

En _____ Fecha _____
(Lugar y fecha de la visita)

En _____ Fecha _____
(Lugar y fecha de la visita)

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En _____ Fecha _____
(Lugar y fecha de la visita)

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En _____ Fecha _____
(Lugar y fecha de la visita)

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

Habiendo cumplido este buque por completo las prescripciones del Convenio, se prorroga la validez de este Certificado, de acuerdo con el Artículo 19 2) del Convenio hasta _____

Lugar _____ Fecha _____
Firma y/o sello de la autoridad expedidora.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE EXENCION PARA FRANCOBORDO

(Sello Oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional de 1966 sobre Líneas de Carga en nombre del Gobierno de

(nombre oficial completo del país)

(título oficial completo de la persona u organización)

por reconocida de conformidad con las disposiciones del

Convenio Internacional de Líneas de Carga, de 1966)

Nombre del buque	Número o letras distintivas	Puerto de Registro
------------------	-----------------------------	--------------------

Se certifica que el buque arriba mencionado queda exento de las disposiciones del Convenio de 1966, de conformidad con lo previsto en el Artículo 6 2)/Artículo 6 4)* de dicho Convenio.

Las disposiciones del Convenio de las que el buque se exime, según lo previsto en el Artículo 6 2), son las siguientes:

El viaje para el cual se concede la exención, de conformidad con lo estipulado en el Artículo 6 4) es:

Desde:

Hasta:

Las condiciones a las cuales eventualmente está sometido el otorgamiento de la exención de conformidad con el Artículo 6 2) o el 6 4) son las siguientes:

*Táchece la indicación que no se aplique.

Este certificado es válido hasta a reserva, en caso necesario, de las inspecciones periódicas, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 14 1) c) del Convenio.

Expedido en (lugar de expedición del certificado)

19

(Fecha de expedición)

(Firma del funcionario que expide el certificado)

y/o

(Sello de la autoridad expedidora)

Si se firma, se añadirá el párrafo siguiente:

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

Firma

DORSO DEL CERTIFICADO

Se certifica que este buque continúa cumpliendo con las condiciones para las cuales le fue concedida la exención.

En (lugar) Fecha

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En (lugar) Fecha

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

En (lugar) Fecha

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

Este buque continúa cumpliendo con las condiciones por las cuales se le concedió la exención y la validez de este certificado se extiende, de acuerdo con el Artículo 19 4) a) de este Convenio, hasta

En (lugar) Fecha

Firma y/o sello de la autoridad expedidora

RECOMENDACIONES

La Conferencia adoptó las siguientes recomendaciones:

RECOMENDACION 1

DENUNCIA DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE LINEAS DE CARGA DE 1930

La Conferencia recomienda:

- 1° Los Gobiernos deberán aceptar el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 en el plazo más breve posible y los Gobiernos signatarios de este Convenio deberán denunciar el Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1930 y deberán colaborar mutuamente con objeto de que las denuncias sean efectivas dos años después de la fecha en que entre en vigor el Convenio de 1966.
- 2° Los Gobiernos que denuncien el Convenio de 1930 deberán tener en cuenta las disposiciones del Convenio de 1966 respecto a los buques existentes, en particular el Artículo 1° 4 4).

(Continuará)

AVISOS

REGISTROS DE MARCA

El infrascrito, Registrador de la Propiedad Industrial, hace saber: Que con fecha trece de diciembre del presente año, se admitió la solicitud que dice: "Registro de marca.— Señor Ministro de Economía.—Yo, Daniel Casco López, mayor de edad, casado, Abogado y de este vecindario, con Carnet N° 112 del Colegio de Abogados de Honduras, y Cédula Tributaria IPFCTR, en mi condición de representante de F.R.A.S.p.A., domiciliada en San Matteo Fondo, 24-14010 Cisterna D'Asti, Italia, vengo a pedir el registro de la marca de fábrica consistente en el nombre: "COLORLINE" escrito

tal como se muestra en los ejemplares que se acompañan; para distinguir: Productos farmacéuticos, veterinarios e higiénicos; productos dietéticos para niños y enfermos; emplastos, material para vendajes; materiales para empastar dientes y para improntas dentales; desinfectantes; y preparaciones para destruir las malas hierbas y los animales dañinos; y la cual se aplica a los envases, cajas o empaques que contienen los productos, grabándola, imprimiéndola, estampándola, por medio de etiquetas que se les adhieren, y en cualquiera otra forma apropiada en el comercio. Presento el poder para que se rzone en lo conducente, los demás documentos de ley y el clisé.—Tegucigalpa, D. C., dos de diciembre de novecientos setenta y siete.—f) Daniel Casco L.". Lo que se pone en conocimiento del público para los efectos de ley. —Tegucigalpa, D. C., 13 de diciembre de 1977.

ADAN LOPEZ PINEDA,
Registrador

La primera imprenta llegó a Honduras en 1823, siendo instalada en Tegucigalpa, en el Cuartel San Francisco, la primera que se imprimió fue una Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1823.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno, con fecha 23 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

AÑO CII

TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, VIERNES 13 DE ENERO DE 1978

NUM. 22.398

JEFATURA DE ESTADO

Continúa el Decreto No. 538

RECOMENDACION 2

BUQUES NO SUJETOS A LAS DISPOSICIONES DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE LINEAS DE CARGA DE 1966

La Conferencia recomienda que todas aquellas reglamentaciones que puedan hacerse por cualquiera de los Gobiernos contratantes respecto a:

- 1º Sus buques nuevos de menos de 24 m. (79 pies) de eslora, que efectúen viajes internacionales.
- 2º Sus buques existentes de menos de 150 toneladas de registro bruto que realicen viajes internacionales.
- 3º Sus buques dedicados a viajes nacionales de una naturaleza que suponga los mismos peligros que normalmente se encuentran en los viajes internacionales, deberán en la medida que sea posible y razonable, atenerse a los principios y disposiciones del Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966.

RECOMENDACION 3

FRANCOBORDOS MINIMOS PARA PESQUEROS

La Conferencia ha estudiado la posibilidad de asignar líneas de carga a los buques pesqueros y recomienda que la Organización Consultiva Marítima intergubernamental prosiga los estudios sobre el francobordo mínimo de estos buques, con objeto de establecer unas normas internacionales recomendadas para francobordos mínimo de buques pesqueros.

RECOMENDACION 4

FUSION DE LOS CONVENIOS

La Conferencia, recomienda la comunidad de finalidades del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960, y del Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966, en cuanto se refieren a la seguridad de la vida y propiedad en la mar, recomienda que la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental estudie las relaciones que existen entre las disposiciones de ambos Convenios, con objeto de proponer la manera en que debieran ser refundidos en un solo Convenio Internacional.

CONTENIDO

DECRETO No. 538

Octubre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA

Acuerdos Del No. 529 al 532 — Febrero de 1977

AVISOS

RECOMENDACION 5

LIMITES ENTRE LAS AGUAS INTERIORES Y EL MAR

La Conferencia recomienda que cada uno de los Gobiernos contratantes dé a conocer, a cualquiera de los demás Gobiernos contratantes que se lo pida, los detalles precisos de los límites entre las aguas interiores y el mar, que utilizará a los efectos correspondientes al Artículo 12 1) del Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966.

LISTA DE ASISTENTES A LA CONFERENCIA

El Gobierno de la

República Argentina

Excmo. Sr. D. Horacio G. Marcó

Sr. A. von der Becke

Sr. C. E. Polar

Sr. E. R. Peraud

Comandante R. A. Cerrato.

El Gobierno del

Commonwealth de Australia

Sr. T. K. Critchley

Sr. R. J. Herd

Sr. A. Pearson

Sr. F. W. S. Milne

Capitán J. P. Williams

Sr. A. M. Campell.

El Gobierno del

Reino de Bélgica

Excmo. barón J. van den Bosch

Sr. R. Vancraeynest

Barón de Gerlache de Gomery

Sr. L. Van de Vel

Sr. A. DE Mulder

Capitán R. Babusiaux

Capitán P. Campion

Sr. A. van Bommel

Sr. A. Bliet

Sr. O. Bogaert

Sr. H. Cran.

- El Gobierno de los
Estados Unidos del Brasil
Sr. G. A. Maciel
Capitán Lelio C. Cavalcanti
Capitán Ruy da Cunha e Menezes
Sr. L. P. Lindenberg Sette.
- El Gobierno de la
República Popular de Bulgaria
Sr. P. Doinov
Sr. N. Hallatchev
Sr. S. Deltehey
Sr. G. Shkutov.
- El Gobierno de la
República del Camerún
Sr. J. M. Haply-Tchankon.
- El Gobierno del
Canadá
Sr. R. R. Macgillivray
Sr. H. O. Buchanan
Capitán G. G. Leask
Sr. E. G. Lee
Sr. C. K. Kennedy
Sr. W. E. Bonn
Sr. J. Hornsby
Sr. W. J. Fisher
Sr. J. Surgenor
Sr. C. S. Cosulich
Sr. J. E. Balfour.
- Por el Gobierno de la
República de China
Excmo. Sr. Tsing-Chang Liu
Dr. Li Yuchang
Sr. Wani Shien-teng
Sr. Tsao Tsu Tsu-sin
Sr. Yang-hai Liu
- El Gobierno de la
República de Colombia
Excmo. Dr. Alfredo Araujo
Dr. Ignacio Valencia
Sr. Joaquín Fonseca.
- El Gobierno de la
República Democrática del Congo
Sr. M. A. Vandam
Sr. T. Mbela.
- El Gobierno de la
República de Cuba
Sr. R. Yepe.
- El Gobierno de la República
Socialista Checoslovaca
Sr. M. Altman
Sr. F. Novy
Sr. J. Frey.
- El Gobierno del Reino
de Dinamarca
Sr. A. O. Bache
Sr. M. Rosell
Profesor C. W. Prohaska
Capitán J. Kastrup Olsen
Sr. Gunner Jogersen
Sr. R. Troensegaard-Jensen
Capitán T. Dilling-Larsen
Capitán O. Q. Kruger
Capitán K. W. Linnemann.
- El Gobierno de la República
Dominicana
Sr. V. Cabral Amiama
Sr. Antonio Rodríguez.
- El Gobierno de la
República Federal de Alemania
Dr. K. Schubert
Dr. G. Breuer
- Sr. H. Groschel
Sr. U. E. Opper
Dr. C. Pflubell
Sr. H. Saniter
Dr. J. Scholvin
Sr. F. Seefisch
Sr. U. Bosse
Capitán J. Breuer
Sr. W. Brockmann
Dr. B. Dieter
Sr. E. Eckert
Sr. G. Gerdes
Sr. C. Hinz
Capitán P. Ossenberg
Sr. E. Pless
Srta. G. Reimers
Sr. W. Schildknecht
Capitán J. Schormair
Sr. B. Schulte
Sr. H. Thode
Sr. H. Torner
Capitán E. Stender
Sr. D. Wustrau.
- El Gobierno de la
República de Finlandia
Sr. A. Karjalainen
Sr. E. Dahlbo
Sr. O. Siivonen
Sr. P. S. Grunér
Sr. I. J. Sukselainen
Capitán Y. Fyhirsquist.
- El Gobierno de la
República Francesa
Sr. J. Morin
Sr. Y. Rocquemont
Sr. J. Quéguiner
Sr. Y. David
Sr. F. Pélerin
Sr. M. Bureau
Srta. M. A. Martin-Sané
Sr. M. Drumetz
Sr. P. Blanc
Sr. R. Smol
Sr. E. Taillart
Sr. J. Dieudonné
Sr. A. Audigé
Sr. J. Triou
Sr. B. Sermier
Sr. P. van der Schrieck
Sr. A. Laredo
Sr. G. Marinet
Sr. J. Nizery
Capitán Ch. Baretge.
- El Gobierno de la
República de Ghana
Sr. Y. K. Quartey
Capitán J. Tachie Benson
- El Gobierno del Reino
de Grecia
Contraalmirante (rtdo) P. Pagonis
Capitán A. Koutsikopoulos
Capitán D. Theodorides
Comandante S. Plytzanopoulos
Sr. A. Vakas
Sr. G. Spanopoulos
Sub-Teniente G. Gratsos
Sr. J. Hadjipateras
Sr. J. Papanicolau
Sr. G. Bisbas
Sr. D. Igglesis.
- La Santa Sede
Capitán F. H. Formby.

(Continuará)

La primera imprenta llegó a Honduras en 1823, siendo instalada en Tegucigalpa en el Cuartel San Francisco. La primera que se imprimió fue una Proclama del General Morúa, con fecha 4 de diciembre de 1823.

LA GACETA

Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno con fecha 23 de mayo de 1830, conocido hoy como Diario Oficial LA GACETA.

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

DECANO DE LA PRENSA HONDUREÑA

Director, P. M. NELSON A. BENAVIDES SERVELLON

ANO CII. TEGUCIGALPA, D. C., HONDURAS, SABADO 14 DE ENERO DE 1978 NUM. 22.399

JEFATURA DE ESTADO

Concluye el Decreto N° 538

El Gobierno de la
República de Honduras
Excmo. Sr. J. F. Durón,

El Gobierno de la
República Popular Húngara
Dr. M. Koszegi.

El Gobierno de la
República de Islandia
Sr. Hjálmar R. Bárðarson
Sr. Páll Ragnarsson.

El Gobierno de la
República de la India
Dr. Nagendra Singh
Capitán G. S. Singh
Sr. B. K. Gupta
Sr. M. V. Pai
Sr. K. P. Shah.

El Gobierno del
Imperio de Irán
Sr. D. Rajabzadeh.

El Gobierno de
Irlanda
Sr. M. A. Hayes
Sr. R. Rodgers

El Gobierno del
Estado de Israel
Dr. Paul Muench
Sr. Pinchas Milch
Sr. David Perry
Sr. Y. Gal.

El Gobierno de la
República Italiana
Sr. N. D' Angelo
Sr. Francesco Spinelli
Sr. G. Sarchiola
Sr. S. Cantono di Ceva
Dr. Lorenzo Spinelli
Sr. L. Marini
Sr. B. Amoroso
Sr. G. Lodato
Sr. F. Meregá
Capitán L. Traverso
Capitán F. Legnani

CONTENIDO

DECRETO No. 538
Octubre de 1977

GOBERNACION Y JUSTICIA
Acuerdos Del N° 533 al 548 — Febrero y Marzo de 1977

AVISOS

Capitán G. Del Puppo
Sr. G. Tasselli
Capitán F. Soranzo
Almirante F. Muzzi
Sr. Giuseppe Sitzia
Sr. A. Folcini.

El Gobierno de la
República de la Costa de Marfil
Excmo. Sr. Simeón Aké
Sr. J. M. Besseteaux
Sr. J. M. Kakou-Gervais.

El Gobierno
del Japón
Sr. A. Uyama
Sr. T. Akutagawa
Sr. Y. Uchimura
Sr. T. Hazama
Sr. M. Uchida
Sr. Y. Kito
Sr. A. Sugino
Sr. Y. Doi
Sr. T. Noguchi
Sr. S. Aoyama
Sr. M. Sato
Sr. Y. Shibata
Sr. M. Nishioka
Sr. Akira Yamagata
Sr. K. Takashiro
Sr. I. Ochiai
Sr. G. Yoshinaga
Sr. J. Asano
Sr. M. Kano
Sr. Masuda
Capitán R. Misumida
Sr. N. Ishii
Sr. H. Imamura.

El Gobierno de la
República de Korea
Excmo. General Honkon Lee
Sr. Indu Kim.

- El Gobierno del
Estado de Kuwait
- Sr. Abdul Rahman Mulla Hussain
Sr. Yusef Abdul Bari Al-Zawawi
Capitán Alexander John King.
- El Gobierno de la
República de Liberia
- Excmo. Sr. J. Dudley Lawrence
Sr. Francis A. Dennis
Sr. Sylvester Jarrett
Sr. Fred T. Lininger
Sr. A. J. Rudick
Sr. Robert Vaughn
Sr. L. J. Brinton
Sr. R. T. Young
Sr. Henry N. Conwau, Jr.
Sr. Adolf Yancy
Sr. Edgar Konsberg
Sr. Prince A. Massaquoi
Sr. F. H. Atkinson
Sr. L. Beckwith
Sr. P. L. Balestrino
Sr. Burton H. White
Sr. Kenneth Volk
Sr. Roy I. Melita.
- El Gobierno de la
República de Malgache
- Excmo. Sr. J. Razafimbahiny
Sr. A. Botralahy
Sr. H. Rasolondraibe
- El Gobierno de Malta
- Sr. Carmel Vella
Sr. Frank Buttigieg.
- El Gobierno del Reino
de los Países Bajos
- Sr. J. Metz
Sr. H. R. de Jong
Sr. G. J. Boevé
Sr. E. J. Ph. Roberts
Sr. A. van Ieperen
Sr. E. M. Gerdes
Sr. H. E. van Rheenen
Sr. U. Brinkman
Sr. A. Dassen
Sr. P. A. de Groot
Sr. K. Hoekstra
Sr. J. Hunding Dzn.
Sr. P. Th. Meerdink
Sr. W. Polderman
Sr. J. A. Schaap
Sr. F. Smit J. Tzn.
Sr. F. van Tongeren
Sr. A. van der Toorn
Sr. J. P. Vreugdenhil
Sr. G. J. Zaayer.
- El Gobierno de
Nueva Zelandia
- Sr. D. U. McKenzie
Capitán H. Ruegg
Sr. R. F. Nottage
Sr. J. Farrel.
- El Gobierno de la
República de Nicaragua
- Capitán José León Sandino.
- El Gobierno del Reino
de Noruega
- Capitán K. J. Neuberth Wie
Sr. E. Jansen
Sr. C. T. Fleisher
Capitán E. J. Salvesen
Sr. G. O. Stubberud
- Sr. G. J. Holan
Sr. P. Brandal
Sr. E. Abrahamsen
Sr. Th. Bruland
Capitán Odd I. Leonnechen
Sr. K. Haug
Capitán H. Bjonnes
Sr. B. Siverstsen
Sr. E. H. Ottersen
Sr. L. Lerstad
Sr. W. Steen
Sr. R. Thronsen
Sr. O. H. Karlsson
Sr. N. A. Omejer
Capitán I. Svendsen
Sr. H. B. Andresen.
- El Gobierno de Pakistán
- Sr. S. Shah Nawaz
Sr. M. Anis.
- El Gobierno de la
República de Panamá
- Excmo. Sr. E. A. Morales
Sr. Elio V. Ortiz
Sr. A. Reid
Sr. O. E. Osorio.
- El Gobierno de la
República del Perú
- Comandante R. Pinto
Primer Teniente E. Muñoz.
- El Gobierno de la
República de Filipinas
- Sr. T. C. Baja
Sr. C. M. Valdez.
- El Gobierno de la
República Popular Polaca
- Sr. Jan Kroskowski
Dr. Jerzy Osiecki
Profesor Dr. Lech Kobylinski
Sr. Wladyslaw Sypula
Sr. M. Fila
Sr. H. Cygan.
- El Gobierno de la
República Popular de Rumania
- Sr. C. Vlavian
Sr. I. Tudor.
- El Gobierno de la
República de Sudáfrica
- Capitán R. Kenny
Sr. E. R. Barker
Sr. F. J. Cronjé.
- El Gobierno de la
República de San Marino
- Sr. Richar Rudge.
- El Gobierno del
Estado Español
- Excmo. Sr. Marqués de Santa Cruz
Sr. Luis Santomá
Sr. Juan José Chico-Garate
Sr. A. Basa.
- El Gobierno del
Reino de Suecia
- Sr. L. Borg
Sr. P. A. Erikson
Capitán D. Forssblad

Sr. F. Borsum
 Capitán S. Wiebe
 Sr. A. Lundin
 Sr. H. Ahsén
 Sr. L. Mourath
 Sr. S. Ekholm
 Sr. L. Cervin
 Sr. P. E. Petterson
 Capitán K. Rude.

El Gobierno de la
 Conferencia Suiza

Excmo. Sr. B. de Fischer
 Sr. G. Bodmer
 Sr. E. Krauss
 Sr. A. Lussi.

El Gobierno de
 Trinidad y Tobago

Sr. J. A. V. Harper
 Capitán V. Walker.

El Gobierno de la
 República de Túnez

Sr. K. Kaak
 Sr. M. Goucha
 Sr. M. Klaa.

El Gobierno de la
 República de Turquía

Sr. Ekrem Geria.

El Gobierno de la Unión de
 Repúblicas Socialistas Soviéticas

Sr. A. S. Kolesnitchenko
 Sr. I. M. Averin
 Sr. V. Ch. Doubtchak
 Sr. V. S. Dorin
 Sr. A. I. Maximadji
 Sr. E. M. Privalov
 Sr. S. N. Smirnov
 Sr. V. A. Zabrodski
 Sr. V. P. Mikailov
 Sra. Agnia G. Morozova
 Sr. A. A. Radionov
 Sr. A. M. Spassky
 Sr. P. Vasilevsky.

El Gobierno de la
 República Árabe Unida

General Fathy Rizk Ahmed
 Comodoro Ahmed F. El-Sioufi
 Sr. Ismail M. Abd el Latif.

El Gobierno del Reino Unido
 de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Sir Gilmour Jenkins
 Sr. B. E. Bellamy
 Sr. R. W. Bullmore
 Sr. J. H. Clement
 Sr. J. W. Common
 Sr. F. A. Everard
 Sr. W. Hogarth
 Capitán E. W. Lewis
 Sr. W. J. Madigan
 Sr. J. M. Murray
 Sr. D. R. Murray Smith
 Sr. D. S. Tennant
 Sr. G. R. Weir.
 Sr. H. J. Adams
 Sr. M. Antohony
 Capitán J. Baird
 Sr. D. E. Beckley
 Sr. D. Breckerige.

Sr. R. D. Brown.
 Sr. G. Buchanan
 Sr. K. J. Chamberlain
 Sr. J. H. Cox
 Capitán A. F. Dickson
 Viscount Dunrossil
 Comandante C. E. N. Frankcom
 Sr. J. B. Greenwood
 Srita. J. A. C. Guttridge
 Sr. F. Harvey
 Sr. A. Hunter
 Sr. M. J. Kerry
 Sr. L. A. H. Lees
 Sr. W. Macmillan
 Sr. R. Owen
 Sr. J. W. Ross
 Sr. P. R. Salisbury
 Sr. J. W. Slater
 Sr. J. E. Sloggett
 Sr. H. Thonson
 Srita. E. E. Wildre
 Sr. G. W. Wilson
 Sr. D. J. Wood
 Sr. N. B. Marshall
 Sr. F. C. Scolah
 Capitán G. N. Glass
 Sr. S. Edmond.

El Gobierno de los Estados Unidos
 de América

Almirante Edwin J. Roland
 Sr. David B. Bannerman, Jr.
 Sr. Charles I. Bevans
 Sr. Arthur I. Coperman
 Sr. Robert T. Cunningham
 Sr. Abraham F. Friedman
 Comandante Lloy W. Goddu, Jr.
 Sr. Ralston Hayden
 Sr. Charles R. Jones
 Sr. Charles Lyons
 Capitán Archibald H. Mecomb
 Sr. James B. Robertson, Jr.
 Sr. Theodore Sellin
 Capitán Benjamin D. Shoemaker, Jr.
 Sr. Talmage E. Simpkins
 Sr. Charles S. Smith
 Sr. John L. Stevens, Jr.
 Sr. Edward V. Stewart, Jr.

El Gobierno de la
 República Oriental del Uruguay

Sr. Pedro H. Vidal

El Gobierno de la
 República de Venezuela

Sr. M. Eiris Villegas

El Gobierno de la
 República Federativa Socialista de Yugoslavia

Sr. A. Blazevié
 Dr. P. Nikolié
 Sr. A. Leibenfrost
 Sr. A. Bosnié
 Sr. V. Vlasié

Naciones Unidas

Sr. W. F. Henson

Organización de las Naciones Unidas
 para la Agricultura y la Alimentación

Sr. N. Fujinami

Cámara Naviera Internacional

Sr. S. Edmond

SECRETARIA DE LA CONFERENCIA

Secretario General Sr. J. Roullier
Vicesecretario General Sr. E. C. V. Goad

Secretario Ejecutivo Sr. V. Nadeinski
Secretario de Comisiones Sr. V. Nadeinski
Comisión General Sr. T. S. Busha
Comisión Técnica Sr. Y. Sasamura
Grupos de Trabajo Sr. Z. Sdoungos
Sr. G. Dente
Sr. S. L. Young
Sr. B. Replkin
Sr. P. Pribert

Comisión de Zonas Sr. N. S. Merani
Comisión de Redacción Sr. F. Veillet-Lavallée
Comisión de Verificación de Poderes Sr. F. Veillet-Lavallée
Jefe de los Servicios de Idiomas Sr. F. Veillet-Lavallée
Servicio de Conferencia Sr. F. Veillet-Lavallée
Servicio de documentos Sr. F. Veillet-Lavallée
Servicios de prensa e información Sr. F. Veillet-Lavallée
Srita. D. White
Srita. R. Heard
Sra. A. Meldrum

—Comuníquese

JUAN ALBERTO MELGAR CASTRO

El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Roberto Palma Gálvez

Artículo 2º—El presente Decreto entrará en vigencia en esta misma fecha, y deberá publicarse en el Diario Oficial "La Gaceta".

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, Distrito Central, a los veinte días del mes de octubre de mil novecientos setenta y siete.

EL JEFE DE ESTADO,

JUAN ALBERTO MELGAR CASTRO

El Secretario de Estado en el Despacho de Gobernación y Justicia,

Alonso Flores Guerra

El Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores,

Roberto Palma Gálvez

El Secretario de Estado en el Despacho de Defensa Nacional y Seguridad Pública, por ley,

Esteban Elvir Argeñal

El Secretario de Estado en el Despacho de Educación Pública,

Lidia Williams de Arias

El Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda y Crédito Público,

Porfirio Zavala Sandoval

El Secretario de Estado en el Despacho de Economía,

J. Vicente Díaz Reyes

El Secretario de Estado en el Despacho de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte,

Mario Flores Theresín

El Secretario de Estado en el Despacho de Trabajo y Previsión Social,

Adalberto Discua Rodríguez

El Secretario de Estado en el Despacho de Salud Pública y Asistencia Social,

Enrique Aguilar Paz

El Secretario de Estado en el Despacho de Recursos Naturales,

Rafael Leonardo Callejas

El Secretario de Estado en el Despacho de Cultura, Turismo e Información, por ley,

Armando Alvarez Martínez

El Secretario Ejecutivo del Consejo Superior de Planificación Económica,

Arturo Corieto Moreira

El Director Ejecutivo del Instituto Nacional Agrario,

Fabio David Salgado

AVISOS

PATENTE DE INVENCION

El infrascrito, Registrador de Patentes y Marcas de Fábrica, dependiente de la Secretaría de Economía, hace saber: Que con fecha dieciocho de agosto del presente año, se admitió la solicitud que dice: "Patente de Invención.—Señor Ministro de Economía.—En representación de E.I. DU PONT DE NEMOURS AND COMPANY, corporación del Estado de Delaware, domiciliada en la ciudad de Wilmington, Estado de Delaware, Estados Unidos de América, vengo a pedir se sirva concederle patente, por un período de veinte años, para el invento denominado: "SULFONAMIDAS HERBICIDAS", del cual acompaño descripciones por duplicado, reclamando como de su exclusiva propiedad lo contenido en las

hojas de reivindicaciones que se adjuntan también por duplicado. Presento el poder para que se razone y se me devuelva, y en su oportunidad, suplico conceder la patente que solicito, mandando devolver un ejemplar de la descripción y reivindicaciones, con la constancia de ley.—Tegucigalpa, D. C., seis de abril de mil novecientos setenta y siete.—(f) Daniel Casco L., Carnet N° 112". Lo que se pone en conocimiento del público para los efectos de ley.—Tegucigalpa, D. C., 18 de agosto de 1977.

Adán López Pineda,
Registrador.

14 N., 14 D. 77. y 14 E. 78.

TITULOS SUPLETORIOS

El suscrito, Secretario del Juzgado Primero de Letras del departamento de Olancho, al público hago saber: Que la señora doña Tomasa Molina de Almendares, ha presentado escrito solicitando se le extienda Título Supletorio de las siguientes propiedades:

Un lote de solar urbano situado en el Barrio de Jesús de esta ciudad de Juticalpa el cual mide así: Al lado Sur, quince varas, limita con calle de por medio, propiedad de Josefina Fletes; al Norte, una parte tiene cuatro varas, limita con herederos de Rosinda Cuevas; y por otra parte, once varas, limitando con propiedad de Brunilda Orellana; al Este, mide veintiséis varas, con propiedad de Bayardo Almendares; y al Oeste, mide veinte y ocho varas, limita con propiedad de Catalina Banegas. En este lote hay una casa, paredes de bahareque, cubierta de tejas, piso de ladrillo de barro, con su corredor interior de dos varas de ancho lineales, situados en solar de forma irregular. 2º Otro solar urbano, situado en el Barrio de Jesús de esta ciudad de Juticalpa, el cual mide veintiséis varas, por diez varas, con los límites especiales siguientes: Al Norte, con herederos de Rosinda Cuevas; al Sur, con calle de por medio, con casa de Silvia Aguilar; al Este, con propiedad de Feliciano Paguada; y al Oeste, con propiedad de Tomasa Molina, o sea la peticionaria. Inmuebles que adquirió de la manera siguiente: El primero, por compra a María Edit Avila