REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

PREFECTURA NACIONAL NAVAL

DISPOSICION MARITIMA N° 18

Montevideo, Diciembre 28 de 1984.-

VISTO: I) que el Uruguay ha ratificado por Ley N° 14.819 la Conferencia Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y su Protocolo de 1978 y por Ley N° 14.561 de fecha 17/VII/76 el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.) N° 134 (Prevención de Accidentes en el Mar);

II) el Código de Seguridad para Buques Pesqueros y Pescadores (Parte A y B), publicado por la O.M.I.;

RESULTANDO: I) que hasta el momento no existe Reglamentación vigente que garantice el correcto cumplimiento de los dispuesto por ambos Convenios y Recomendación;

II) que es necesario establecer las previsiones a tomarse abordo a fin de disminuír al mínimo posible los accidentes en el mar;

CONSIDERANDO: que este es uno de los puntos en que la O.M.I. conuntamente con la O.I.T., han hecho más hincapié a través de distintos Convenios y Recomendaciones relativas a la materia;

ATENTO: I) a que por Ley N° 14.780 de fecha 10 de mayo de 1978 el Uruguay ha pasado a ser miembro de la O.M.I.;

II) a que por Ley N° 6.991 de 23/X/919 se aprueba el Tratado de Paz de Versalles de 1919, cuya Parte XIII contiene el Texto de la Constitución de la O.I.T., siendo la República miembro fundador de la mencionada Organización.;

EL PREFECTO NACIONAL NAVAL

DISPONE

Artículo 1°.- Aprobar el Reglamento para Prevenir los Accidentes en el Mar, confeccionado por la DIRME-DIVCO, cuyo ejemplar constituye parte de ésta Disposición.-

Artículo 2°.- A partir del 1° de febrero de 1985, tanto las embarcaciones de la Matrícula Nacional, como su Tripulación deberán dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el "Reglamento para Prevenir los Accidentes en el Mar".-

Artículo 3°.- Las Unidades de la Prefectura Nacional Naval serán las encargadas de controlar el estricto cumplimiento de la presente Disposición Marítima por parte de las embarcaciones y su Tripulación.-

Artículo 4°.- La División Administrativa proveerá los Impresos necesarios.-

CONTRALMIRANTE

JORGE A. FERNANDEZ

Prefecto Nacional Naval

REGLAMENTO PARA PREVENIR ACCIDENTES EN EL MAR

CAPITULO I

De las responsabilidades del Armador

Artículo 1°.- El Armador será responsable de:

a.- Ejercer una vigilancia que asegure dentro de lo posible que la Gente de Mar trabaje en las mejores condiciones de seguridad e higiene.-

b.- fijar abordo y en lugar bien visible y protegido de deterioro, avisos e instrucciones de seguridad de acuerdo a las directivas de uso del equipo al que estén destinados o a las impartidas por la Prefectura Nacional Naval.-

Artículo 2°.- Deberá disponer por lo menos de dos aparatos respiratorios autónomos o con conductos de aire, de un modelo aprobado por la Autoridad competente en los casos en que se emplee un gas que pueda ser nocivo para las personas en un sistema de refrigeración abordo, dicho equipo se colocará cerca de la planta de refrigeración, pero nunca en un lugar que pueda quedar inaccesible si hay fuga de gas.-

Artículo 3°.- Dispondrá fijar avisos de "SE PROHIBE FUMAR" donde sea necesario y la prohibición se observará estrictamente. Este se aplicará en particular en las siguientes zonas peligrosas:

a.- tanques de combustible líquido o de lubricantes.

b.- pañoles de pintura, espacios de almacenamiento de materiales inflamables.

c.- instalaciones de refrigeración y tanques en los que se emplean gases inflamables.

d.- en las proximidades de acumuladores eléctricos.

Artículo 4°.- Será su responsabilidad colocar avisos en lugares bien visibles - advirtiendo el peligro que pueda entrañar el fumar, encender llamas como ser -- fósforos o llevar llamas desnudas en Salas de Máquinas o cerca de los tanques - de combustible.-

CAPITULO II

De las obligaciones del Capitán

Artículo 5°.- Será responsabilidad del Capitán tomar las medidas necesarias -- para que los accidentes ocurridos en alta mar, sean comunicados a la Prefectura Nacional Naval.-

Artículo 6°.- Tomará las medidas necesarias para reprimir todo intento de abuso de bebidas alcohólicas aplicando el Reglamento de Disciplina en los casos en que sea necesario.-

Artículo 7°.- Controlará que el Tripulante haga el descanso correspondiente -- como forma de evitar accidentes por cansancio.-

Artículo 8°.- Deberá instruír a su tripulación en el conocimiento y uso del material de asistencia médica, así como métodos de tratamiento de heridos y semiahogados.-

Artículo 9°.- Instruirá a la tripulación en la operación de abandono del buque, realizando ejercicios periódicos para mantener adiestrada a la misma.-

Artículo 10°.- Deberá designar al radiotelegrafista y en ausencia de éste a persona responsable para que, inmediatamente después de embarcar en los botes y balsas salvavidas, haga uso del aparato radioeléctrico por útil para embarcaciones de supervivencia o de la radiobaliza de localización de siniestros.-

Artículo 11°.- Será responsable cuando sean levantadas las redes que éstas sean estiradas en el centro de la cubierta del buque, a fin de prevenir que por una mala estiba del pescado, el buque sufra escoras que pueda producir "Vuelta de campana" o algún otro tipo de accidente que pueda convertirse en fatal para la Tripulación.-

Artículo 12°.- El Capitán y Patrón se asegurarán de que todos los Certificados exigidos por las Autoridades competentes se hallan abordo y válidos.-

Artículo 13°.- El Capitán o Patrón se asegurará de que sus buques se mantienen en buenas condiciones marineras, y están debidamente equipados.-

Artículo 14°.- El Capitán o Patrón conocerá toda la información sobre estabilidad del buque, que se facilite, para poder juzgar la de su propio buque en cualquier estado de carga.-

Artículo 15°.- El Capitán o Patrón actuará con prudencia teniendo en cuenta la época del año, las previsiones del tiempo, y la zona de navegación, a los efectos de lograr la mayor estabilidad posible, eliminando así todo peligro de vuelco.-

Artículo 16°.- Deberá controlar que la carga sea estibada en las bodegas de modo que no se produzcan extremos de asiento o escora o insuficiencia de franco bordo.-

Artículo 17°.- Deberá prevear y estipular inspecciones periódicas, para las anclas, los cables, y las cadenas como así también pruebas prescriptas por la Autoridad competente.-

Artículo 18°.- No permitirá el uso de cadenas en las que se manifiesten defectos externos. Tampoco permitirá la unión de eslabones con alambre, metiendo pernos entre los eslabones o pasando un eslabón con otro, y sujetando ambas con un perno o eslabón o clavo.-

Artículo 19°.- Será responsable de designar a personal calificado para la reparación de las cadenas, previendo de que dispongan de las herramientas necesarias para ello.-

Artículo 20°.- El Capitán o Patrón de asegurará de que las planchas de desembarco, escalas de portalón y demás escalas, sean aseguradas de manera que no puedan moverse o caerse y sean colocadas en el radio de giro de las plumas de carga.-

Artículo 21°.- El Capitán o Patrón, cuando el buque no esté completamente recostado al muelle no permitirá que se utilicen escalas de muelle para el desembarco sin que se fijen plataformas a la regala. Cuando los buques estén abarloados, se instalarán escalerillas para pasar sin peligro de uno a otro, junto al portalón habrá un aro salvavidas con su correspondiente rabiza de modo que pueda ser utilizado inmediatamente.-

Artículo 22°.- Deberá corroborar que cuando el extremo superior de una escala - corriente o de portalón se apoye en la regala, hayan peldaños firmemente sujetos que lleven desde la parte superior de la regala hasta la cubierta, y un asiento firme.-

Artículo 23°.- Será competencia del Capitán cuando se empleen escalas abordo no se transporten cargas por ella ni se empleen nunca, cuando existan escaleras o escalas de portalón para embarcar, desembarcar o pasar de un buque a otro.-

Artículo 24°.- El Capitán no permitirá el uso de escalas portátiles en el mar, pero de ser necesario emplearlas, se sujetarán firmemente para que no resbalen, se emplearán bases antiresbaladizas o su extremo inferior lo sujetará otra persona, los extremos de la escala descansarán en una superficie llana y sólida y siempre estarán amarrados.-

Artículo 25°.- El Capitán verificará que las escalas de cabo estén provistas de dos traviezas cruzadas para evitar el retiro de la escala, no será de cable de acero, ni deben utilizarse:-

a.- Si faltan peldaños, o estos están rotos o podridos.-

b.- Si el cabo está en mal estado o tiene filísticas rotas.-

c.- Si son demasiado cortas y no llegan al agua o al muelle.-

Tales escalas deberán extenderse completamente y no se afirmaran a la regala por los peldaños, será utilizada solamente por una persona a la vez y esta no se asirá a los peldaños, sino a los cabos.-

Artículo 26°.- El Capitán deberá llevar abordo una escala de práctico en los casos en que realice viajes donde exista la posibilidad de tomar práctico.-

Artículo 27°.- Controlará que las luces sean colocadas de manera que no deslumbren a un vigía o se puedan confundir con las de navegación reglamentarias.-

Artículo 28°.- Será responsable que todo equipo utilizado para izar sea probado y examinado periódicamente según lo determinen las Autoridades Competentes.-

Artículo 29°.- Impartirá órdenes e instruirá a la tripulación para evitar que esta fume en la litera, evitando de esta manera que se originen incendios por tal motivo.-

Artículo 30°.- No permitirá abordo el uso de calefactores portátiles eléctricos o de petróleo.-

Artículo 31°.- Cuando la calefacción venga dada por necesidades estacionales, el Capitán controlará que los aparatos estén firmemente sujetos.-

Artículo 32°.- Instruirá al Personal para que tan pronto como se descubra un incendio, se tomen inmediatamente las siguientes medidas:-

a.- Gritar "FUEGO" y dar la alarma.-

b.- Si el incendio comienza en los alojamientos, asegurarse de que han sido evacuados.-

c.- Cerrar los portillos y las lumbreras, parar los ventiladores, desenchufar los aparatos eléctricos y cerrar las puertas.-

Artículo 33°.- Asimismo instruirá a la tripulación para que:-

a.- Cuando se emplee una instalación de gas inerte se aseguren, antes de liberar el gas, de que el espacio ha sido evacuado y está bien cerrado, que permanezca cerrado el tiempo suficiente para extinguir el incendio y que sea debidamente ventilado antes de volver a entrar en el.-

b.- Una vez apagado el fuego se empape todo con agua y se saquen a cubierta todos los muebles, colchones y demás material afectado por el fuego, manteniéndo una vigilancia durante varias horas para impedir que el incendio comience nuevamente.-

c.- Se tomen disposiciones para evacuar o achicar el exceso de agua, dado que el empleo excesivo de esta para combatir un incendio puede tener un efecto perjudicial en la estabilidad del buque.-

CAPITULO III

De las responsabilidades del Jefe de Máquinas

Artículo 34°.- El Jefe de Máquinas tomará las medidas necesarias para que periódicamente se realicen inspecciones a todos los orificios de admisión y descarga del forro exterior.-

Artículo 35°.- Será responsable de que mientras el buque este en puerto se efectúen inspecciones normales de mantenimiento de las máquinas.-

Artículo 36°.- Instruirá a todo su personal para que conozcan a fondo todas las máquinas que tengan a su cargo y observen estrictamente las normas establecidas sobre su funcionamiento, mantenimiento, reparación y prueba.-

Artículo 37º.- Llevará abordo todas las instrucciones de los fabricantes relativas al funcionamiento de las máquinas y lubricantes que deben usarse.-

Artículo 38°.- Tomará medidas para que cuando se paren las máquinas para efectuar revisiones o reparaciones, a fin de impedir que se pongan en marcha o giren accidentalmente, a tales efectos hará quitar los fusiles de los circuitos eléctricos, cerrar las válvulas de admisión de vapores de agua o de aire, e inmovilizar los engranajes y otras partes de las máquinas, también hará inmovilizar la máquina propulsora y el aparato de Gobierno cuando se efectuen reparaciones en alta mar.-

Artículo 39°.- Instruirá a los foguistas acerca del orden correcto de encendido, alimentación y apagado de las calderas, debiéndo estos purgar los hornos de las calderas con aire antes de encenderlos, para evitar los retornos de la llama y posibles accidentes graves. En ningún caso encenderán un quemador de combustible líquido sobre una superficie de ladrillo muy caliente, ni en un horno en el que se haya acumulado tal combustible.-

Artículo 40°.- Tomará las medidas pertinentes para impedir la acumulación de eléctricidad estática, empleando tomas de tierra en los tanques de combustibles y sistemas de llenado durante el transvase del combustible. Los cables eléctricos entre el buque y el muelle se conectarán antes de fijar los conductos de combustible y se desconectarán después de quitarlo.-

Artículo 41°.- Se hará responsable de que se cumplan las siguientes disposiciones:-

a.- Limpiar periódicamente las pantallas cortamallas de tela metálica de los conductos de ventilación.-

b.- Mantener limpio el filtro de la copa transparente de sedimentación en el conducto de combustible del tanque a motor.-

c.- Comprobar las calderas, hornos, y conductos de humo antes de que se autorice a trabajar en ellos.-

Artículo 42°.- Verificará que cuando los indicadores de nivel de combustible en los tanques estén dotados de válvulas o grifos, estos sólo se abran para determinar tal nivel y vuelvan a cerrarse inmediatamente después.-

Artículo 43°.- Se asegurará que antes de abrir las puertas de los registros, las tapas de las mirillas u otros accesorios de cierre de la caldera para la -

limpieza, inspección o reparaciones, se deshaga el vacío y se reduzca la presión abriendo los dispositivos de descarga.-

Artículo 44°.- Preverá que la presión se encuentre reducida antes de tocar las válvulas o cualquier otra pieza de equipo que trabaje a presión.-

Artículo 45°.- Hará confirmar que la presión de agua en el tubo es el nivel verdadero, tomando las medidas necesarias para que el personal a su cargo inyecte periódicamente aire a presión por todos los grifos de los niveles de agua de una caldera encendida.-

Artículo 46°.- Verificará o tomará las medidas necesarias para que las tapas y defensas de los tubos de vidrio indicadores de los niveles de agua, estén siempre en su lugar cuando haya presión en la caldera para evitar los golpes, quemaduras, y heridas en los ojos si estalla el tubo.-

Artículo 47°.- Tomará medidas para que el equipo pesado y las piezas de recambio se sujeten de modo que no se muevan en caso de mar gruesa.-

Artículo 48°.- Verificará que materiales tales como: grasa, aceite, etc. sean removidos de las planchas de los suelos de las cámaras de máquinas, escaleras de acceso a la misma, pasamanos, etc.-

Artículo 49°.- Será el responsable de que las frigoríficas y los sistemas de aire comprimido se mantengan en buenas condiciones y se examinen periódicamente de conformidad con lo que prescribe la autoridad competente.-

Artículo 50°.- No permitirá en los espacios en que haya instalados maquinaria o equipo de refrigeración que empleen gases inflamables el uso de aparatos que produzcan llamas ni las superficies cálidas que puedan causar explosiones.-

Artículo 51°.- Tomará las medidas necesarias para evitar acumulaciones peligrosas de gas, controlando que sólo se empleen utensilios de cocina y domésticos de gas pesado en lugares bien ventilados.-

Artículo 52°.- Controlará que las botellas de gases comprimidos, licuados y disueltos estén marcados claramente con las bandas de color prescriptas y que lleven una indicación claramente legible del nombre y fórmula química de su contenido. Asimismo observará que en cada caso se emplee el gas apropiado y los accesorios correspondientes.-

Artículo 53°.- Será responsable de que las botellas que contengan gases inflamables o peligrosos sean estibadas en la cubierta al aire libre y de que todas las válvulas reguladoras de presión y conductos de las botellas sean protegidas para que no sufran daños. Dará las directivas necesarias para que las botellas se pongan al abrigo de los cambios de temperatura, rayos directos del sol, acumulación de nieve y humedad permanente.-

Artículo 54°.- Tendrá bajo su responsabilidad el cumplimiento de los siguientes puntos:-

a.- Las botellas estarán bien sujetadas.-

b.- Cuando la instalación no esté siendo utilizada, cuando se estén cambiando las botellas de gas o cuando se produzca una avería, las válvulas deberán ser cerradas.-

c.- Las fugas de gas se localizarán exclusivamente con los instrumentos de verificación aprobados.-

d.- No se pondrán aceites ni grasas sobre las botellas de oxígeno o sus accesorios.-

e.- Para poner en marcha o hacer girar los motores y la maquinaria no se empleará nunca oxígeno comprimido en vez de aire comprimido.-

Artículo 55°.- Controlará que todo equipo y circuito eléctrico del buque esté bien mantenido, de acuerdo con lo que prescriba la autoridad competente. Así mismo se asegurará que sólo el personal capacitado se encargue de instalar, mantener o desmontar equipo o circuitos eléctricos, prohibiendo por ser peligrosísima la instalación de equipo eléctrico que no esté autorizada.-

Artículo 56°.- Verificará que periódicamente el equipo eléctrico portátil sea revisado por una persona competente prestándose especial atención al estado de los cables de transmisión y sus conexiones. Evitará asimismo que dicho equipo eléctrico sea expuesto a la intemperie protegiéndolo de la humedad como así también de la corrosión, incluyendo las deterioraciones mecánicas.-

Artículo 57°.- Dispondrá que las lámparas eléctricas portátiles solo sean encendidas donde no haya iluminación fija y permanente, y comprobará el estado de las mismas, antes de emplearlas, en lo relativo a cables gastados y conecciones defectuosas, utilizando solamente aquellas lámparas portátiles fabricadas especialmente como tales.-

Artículo 58°.- El área de su responsabilidad abarcará también el cumplimiento de las disposiciones que preceden:-

a.- Todo el equipo eléctrico estará puesto a masa, o a falta de ello adecuadamente protegido. Los defectos de la puesta a masa deberán remediarse lo antes posible.-

b.- Las cajas de fusibles y porta fusibles serán verificadas regularmente para cerciorarse de que se usan fusibles cuyo amperaje sea adecuado. Nunca se harán puentes en los fusibles porque se trata de dispositivos de seguridad. En cada circuito se usará solamente el fusible de amperaje que corresponda. Cuando se trabaje en los motores o circuitos eléctricos se quitarán los fusibles o se desconectarán los interruptores marcándolos para advertir de ello a otras personas.-

c.- El personal que trabaje en el equipo eléctrico se pondrá sobre una alfombra de goma o tabla de madera aislante.-

d.- Se repararán inmediatamente los conmutadores que lancen muchas chispas o los motores, generadores, interruptores, cables, fusibles, etc. que se callenten excesivamente.-

e.- Se prohibirá fumar o producir chispas cerca de los acumuladores.-

Artículo 59°.- Hará respetar estrictamente las disposiciones de seguridad relativas al empleo de lámparas de soldar y sopletes de oxiacetileno, para soldar y cortar, previendo que sean observados cuidadosamente mientras se emplean. Asimismo evitará que las lámparas de soldar sean llenadas completamente

de combustible y sólo permitirá el empleo de latas pequeñas para llenar la cazoleta de precalentamiento. Dará cumplimiento a estas mismas disposiciones - al poner en marcha los motores de bulbo (las lámparas se sujetarán al motor).-

Artículo 60°.- Impartirá las directivas necesarias para evitar que se hagan - soldaduras de cualquier clase u otros trabajos en caliente en los tanques y recipientes que contengan sustancias inflamables, y en los tanques y recipientes vacíos que hayan contenido sustancias inflamables o ácidos.-

Artículo 61°.- Será su obligación disponer que periódicamente los extintores - de incendio estén en buenas condiciones de funcionamiento y debidamente cargados y rotulados.-

Artículo 62°.- Será imputable a su responsabilidad, el no cumplimiento a los - siguientes puntos:-

a.- Se mantendrán las sentinas, en maderamen y los materiales porosos limpios y excentos de productos petrolíferos.-

b.- Los conductores de combustible líquido serán perfectamente estanco para que no haya pérdida de combustible o de sus gases. Cuando sea necesario se emplearán bandejas metálicas de goteo.-

c.- Los telemandos instalados en el puente para accionar las - bombas de combustible líquido y las válvulas de sus conductos, así como los que alimentan de combustible a la cocina, se mantendrán en buen estado de funcionamiento y libre de - obstrucciones.-

d.- Cuando se empleen lámparas de soldar para poner en marcha, los motores, éstas irán dotadas de parallamas.-

e.- Sólo se emplearán lámparas del tipo prescripto cuando se - examinen motores, tanques de combustible y sentinas.-

Artículo 63°.- Impedirá el uso de agua, de extintores a base de mezcla o de espuma, para apagar incendios de orígen eléctrico o que afecten dispositivos o - hilos con corriente eléctrica, como así también el empleo de agua para combatir los fuegos de materias grasas.-

-82-

CAPITULO IV

De las responsabilidades del Contramaestre

Artículo 64°.- Será responsabilidad del Contramaestre, instruir a la Tripulación para que pongan de inmediato en conocimiento del Patrón del buque o Capitán del mismo, de su Empleador, y si fuera necesario de la autoridad competente todo defecto descubierto abordo que represente peligro inmediato, y prohibirá la utilización del equipo defectuoso hasta que haya sido reparado; como así también sobre el correcto uso de todos los dispositivos de seguridad puestos a disposición de la tripulación para su protección o la de otras personas.-

Artículo 65°.- Tomará las medidas necesarias para que salvo en casos de necesidad, o a menos que estén autorizados a ello, la gente de mar, no altere, quite o toque ningún dispositivo o aparato de seguridad destinado a su protección o a la de otras personas, ni ponga obstáculos a la aplicación de métodos o procedimientos adoptados con el fin de prevenir accidentes o daños para la salud.-

Artículo 66°.- Hará cumplir a la gente de mar con todas las instrucciones sobre seguridad e higiene que se relacionen con su trabajo. Asimismo controlará que la tripulación se abstenga de toda maniobra práctica o acto imprudente o peligroso que pueda provocar un accidente, perjudicar su salud o la de otras personas o causar daños al equipo.-

Artículo 67°.- El Contramaestre dispondrá que en caso de abandono de buque, los botes y balsas salvavidas se mantengan firmemente amarrados al buque hasta que los supervivientes hayan embarcado.-

Artículo 68°.- El Contramaestre de cubierta preveerá la existencia de cabos salvavidas y guardamancebos que correspondan a la clase y dimensiones del buque, los que servirán como sostén para los pescadores que se encuentren trabajando en un lugar expuesto, o tengan que inclinarse por encima de la borda.-

Artículo 69°.- Será su responsabilidad impedir, en caso de mal tiempo que los pescadores trabajen en cubierta solos, a menos que esté advertido de su presen-

cia el personal de guardia en la caseta de gobierno.-

Artículo 70°.- Será de su responsabilidad controlar que todas las puertas, ventiladores y otras aberturas por las cuales el agua puede entrar en el casco o estructuras de cubierta, castillo, etc., se cierren herméticamente cuando el tiempo sea malo y por esta razón, se mantendrán en buen estado todos los dispositivos e instalaciones para lograr este fin.-

Artículo 71°.- Controlará que se mantengan en buen estado los dispositivos para cerrar y afirmar las escotillas.-

Artículo 72°.- Inspeccionará las tapas y trincas de las escotillas para comprobar que están en buen estado, en caso de mal tiempo.-

Artículo 73°.- Controlará que las escotillas abiertas total o parcialmente no se tapen con lonas; como así también que sean inspeccionados periódicamente todos los orificios de admisión y descarga del forro exterior.-

Artículo 74°.- Instruirá al personal de cubierta a efectos de los siguientes puntos:-

a.- Las cadenas que se arrollen en carreteles o pasen por roldanas se engrasarán con frecuencia a intérvalos regulares.-

b.- Usos especiales abordo de cables y cadenas y en particular las características de las roturas.-

c.- Los cables de acero se manipularán con gran cuidado debiéndose emplear guantes para evitar las heridas que puedan causar los alambres sueltos.-

d.- Nunca se tensará un calbe de acero que presente cocas.-

e.- Un cable de acero no se pasará nunca por una sola polea, roldana o tambor de maquinilla de diámetro insuficiente.-

f.- Al hacer una gaza en un cable de acero con un guardacabos de la debida dimensión, el cable se sujetará convenientemente o se sujetará por medio de abrazaderas en "U" de modo que el perno cubra el extremo corto del cable.-

g.- Cuando se manipulen amarras y otros cables o cabos, se ten--

drá gran cuidado de no permanecer en el seno de los mismos. Las estachas se ajustarán en su lugar y los cables se arrollarán en sus carreteles para reducir el peligro de que se formen senos.-

Artículo 75°.- Controlará mediante inspecciones oculares que las escalas y escaleras se mantengan en buen estado, como así también que las escaleras no sean pintadas, sino que sean barnizadas o recubiertas de un material protector transparente.-

Artículo 76°.- Dispondrá que se lleve a cabo la limpieza de las escalas de portalón, escalas, escaleras y pasillos, con su debida frecuencia, a efectos de que no se pongan resbaladizos evitando de este modo posibles caídas; como también que se encuentren sujetas firmemente.-

Artículo 77°.- Tomará medidas a efectos de preveer que; los candeleros portátiles sean sujetados de manera que no puedan salir de sus soportes accidentalmente, las barandillas se mantengan en buen estado, y sean móviles, estando siempre sujetas y en su sitio cuando el buque estuviere en marcha.-

Artículo 78°.- Controlará que todas las piezas móviles de los guinches que puedan presentar peligro, estén protegidas o engrejadas. De ser factible, también se protegerán las poleas.-

Artículo 79°.- El Contramaestre verificará que los guinches y molinetes sean manejados por personas competentes.-

Artículo 80°.- Será de su responsabilidad controlar que todo equipo empleado para izar sea probado y examinado periódicamente según lo determinen las autoridades competentes.-

Artículo 81°.- En lo que a tareas de carga y descarga respecta tendrá a su cargo controlar que:-

a.- Los cabos y cables lleguen a los guinches formando el ángulo que reduzca al mínimo el deslizamiento, tratando en la medida de lo posible que no sean guiados a mano.-

b.- Al renovar los cables de los guinches, los nuevos serán de -

longitud y diámetro necesario para que el tambor pueda contener toda la longitud del cable. Cuando el cable esté totalmente desenrollado, quedarán por lo menos tres vueltas completas en el tambor.-

c.- Los frenos de los guinches se mantengan en buenas condiciones para que funcionen sin atascarse, chirriar o patinar.-

d.- En los mandos de los guinches o a su lado sean puestas instrucciones claras sobre su funcionamiento.-

e.- *Las malletas empleadas para izar y los cables se mantengan* - en buenas condiciones y sean los más convenientes para el trabajo que se deba efectuar. Los chicotes de las malletas sean ligados de forma que los hilos no se puedan descolchar.-

f.- Los motones y las roldanas sean engrasadas periódicamente. Todos los grilletes empleados en la arboladura sean de cierre y se fijen de modo que no puedan abrirse accidentalmente.-

g.- Las cargas sean izadas y arriadas suavemente de modo que los cabos, malletas y cables no sean sometidos a movimientos bruscos.-

h.- Los cabos y cables destinados a izar cargas o quedar sometidos a ellos sean tensados a mano antes de tomar vuelta en el capirón teniendo cuidado de que no se sobrepongan en el capirón.-

i.- Los guincheros no abandonen su puesto mientras el motor del guinche esté en marcha o haya una carga suspendida.-

j.- Antes de remover cargas, el guinchero se cerciore de que no haya ningún tripulante dentro de la zona de peligro.-

k.- Las cargas no sean izadas o arriadas pasando por encima de - *ninguna persona ni queden suspendidas encima de ella.*-

l.- No sean usadas bufandas ni ropa holgada que puedan engancharse en el guinche.-

m.- Los cables deshilachados sean sustituídos lo antes posible.-

-84-

Artículo 82°.- El Contramaestre deberá controlar que las herramientas de mano - sean de buena calidad y de fabricación sólida y que se mantengan en buen estado, como así también que sean revisadas periódicamente por una persona competente y las defectuosas sean reparadas o sustituidas inmediatamente.-

Artículo 83°.- Controlará que todos los Tripulantes tengan limpias las herramientas, usando la propia para cada tarea, manteniéndose bien afiladas las cortantes y almacenadas en sitio seguro cuando no sean usadas.-

Artículo 84°.- Será el responsable de instruir a la Tripulación y controlar a - la misma en los siguientes puntos;-

a.- Las herramientas y otras piezas pequeñas de equipo nunca se mantendrán o se dejarán en los andamios, enjaretados, etc. - de la cámara de máquinas o en cubierta.-

b.- Se pondrán siempre en una caja, balde o bolsa y se trincarán para impedir que se caigan accidentalmente y causen heridas a las personas que estén o pasen por debajo.-

c.- Las herramientas y otro equipo se arriarán siempre con un aparejo de lanteón.-

d.- Las herramientas de mano sólo deberán usarse con el fin propio de cada una.-

e.- Los mangos de las navajas tengan defensa o surcos para los dedos a fin de que la mano no resbale hacia la hoja.-

f.- Los cuchillos, anzuelos, bicheros, y otros utensillos puntiagudos tengan forros o estén cuidados cuando no se empleen.-

g.- Cuando se emplee un cáncamo para izar elementos de una máquina o una caldera, este sea enroscado en la tuerca hasta el collar.-

h.- Las llaves inglesas o las de tuerca del tamaño apropiado para cada trabajo, tengan las mordazas intactas para que se -- ajusten exactamente a cada tuerca. Las mordazas ajustables de una llave paratubos.-

Artículo 85°.- Deberá llevar un estricto control, a efectos de que nunca sean - tirados cigarrillos ni fósforos por los portillos ni en lugares donde puedan -- provocar un incendio. Verificará que el buque sea provisto de ceniceros apropiados. Deberá tener presente a la gente de mar la necesidad de tomar medidas de seguridad contre el fuego y que esté prohibido fumar en determinados lugares.-

Artículo 86°.- Tendrá bajo su área de responsabilidad controlar que el equipo - de incendios esté en buenas condiciones de funcionamiento y disponible para su uso inmediato.-

Artículo 87°.- Controlará que no se dejen nunca, ni ropas ni toallas en las -- proximidades de las luces o de los radiadores de calefacción. No permitirá nunca que los trapos u otros materiales inflamables entren en contacto con las tuberías de vapor, aceite o agua caliente u otra superficie caldeada, para evitar el peligro de la combustión espontánea. Evitará que se tiren al suelo trapos empapados de aceite, controlando que los mismos sean colocados en recipientes adecuados.-

Artículo 88°.- Será su responsabilidad evitar que se dejen latas de gasolina o de pinturas vacías o llenas en los alojamientos de la tripulación o en lugares en los que se empleen lámparas de llama desnuda.-

CAPITULO V

De las obligaciones del Oficial de Guardia en Puente

Artículo 89°.- El Oficial de guardia de Puente deberá anotar todo accidente ocurrido abordo, tanto en alta mar, como en puerto, en el Cuaderno de bitácora o - lo consignará debidamente y notificará a la autoridad competente tomando las medidas pertinentes para que todo el equipo defectuoso sea inspeccionado y reparado.-

Artículo 90°.- A efectos de evitar posibles caídas al agua durante los temporales, el Oficial de Guardia de Puente controlará que el Timonel, en todo momento

que realice una maniobra, ya sea cuando cambia de rumbo o aumenta la velocidad, dé aviso a la Tripulación que se encuentra trabajando en cubierta, por medio de un sistema eficaz de aviso y comunicación entre el puente y la tripulación.-

Artículo 91°.- Será de su responsabilidad, hacer que se reduzca la velocidad si hay mal tiempo o el buque se balancea mucho, en el momento de evacuar cenizas, servir comidas, verificar instrumentos, mirar la corredera, hacer trabajos de - sondeo e inspecciones y otros trabajos en cubierta.-

CAPITULO VI

Disposiciones Generales

Artículo 92°.- En virtud de lo expuesto en el párrafo 2 del artículo 1193 del Código de Comercio; por individuos de la tripulación u hombres de mar, se entienden para el efecto expresado, y para todos los demás previstos en el mencionado artículo, el capitán, oficiales, marineros, y a todas las demás personas empleadas - en el servicio del buque.-

Artículo 93°.- El incumplimiento de lo establecido en el presente Reglamento será pasible de sanción, de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 119 del Reglamento Preventivo y Represivo de Infracciones Marítimas Fluviales y Portuarias.-

Artículo 94°.- Toda infracción violatoria a este REglamento será debidamente informada y elevados los antecedentes correspondientes al Director Registral y de Marina Mercante quien resolverá en consecuencia.-

GUIA DE PROCEDIMIENTOS PARA SUPERVIVENCIA

Y PREVENCION DE ACCIDENTES

DIRECCION REGISTRAL Y DE MARINA MERCANTE

DIVISION CONVENIOS INTERNACIONALES

I

PRIMERA PARTE

ABANDONO DEL BUQUE, SUPERVIVENCIA Y SALVAMENTO EN CASO DE ACCIDENTE

I-1) De ser necesario abandonar un buque, la operación se efectuará de manera disciplinada en la forma y en el momento en que se dé la orden, particularmente en cuanto se refiere al arriado de los botes y balsas salvavidas y embarques en éstos. Aunque los tripulantes deben permanecer abordo mientras el peligro no sea inminente, han de saber como abandonar el buque y que las probabilidades de abandonar un buque sin peligro y de ser salvado son mayores, si los tripulantes saben lo que tienen que hacer.-

Antes de abandonar el buque hay que hacer todo lo posible para enviar la señal de socorro con la situación del buque, parar la hélice y, si hay tiempo, cerrar herméticamente las puertas y escotillas.-

I-2) Inmediatamente después de embarcar en los botes y balsas salvavidas se hará uso del aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia o de la radiobaliza de localización de siniestros.-

I-3) Antes de abandonar el buque los tripulantes se abrigarán lo mejor posible y se pondrán el chaleco salvavidas.-

I-4) Si para abandonar el buque es preciso tirarse al agua, es menos peligroso saltar con los pies por delante, manteniéndo las piernas bien juntas y ligeramente dobladas, que tirarse de cabeza. Si tiene puesto el chaleco salvavidas,

el tripulante no se lanzará desde mucha altura porque al chocar con el agua, el chaleco puede dar un tirón hacia arriba capaz de causar heridas o incluso desnucar a un hombre.-

I-5) Una vez en el agua el náufrago se alejará del buque a nado con la mayor rapidez posible para evitar, tanto la violenta aspiración del agua producida -- por el buque que se va a pique, como la repentina salida a la superficie, con - mucha fuerza, de aire y restos del naufragio.-

I-6) Una vez en el agua los naúfragos evitarán el contacto con el petróleo - flotante, bien nadando debajo de éste o atravesando la mancha con la cabeza alta y la boca cerrada.-

I-7) Se deberá advertir a los tripulantes de los peligros de hipotermia debido a la inmersión en el mar, y particularmente de la manera de mitigar sus efectos y de los cuidados que se deben dispensar a los que hayan sido víctimas.-

I-8) Una vez arriados los botes y las balsas salvavidas, éstos se retendrán firmemente amarrados al buque, hasta que los supervivientes hayan embarcado. Para evitar el peligro de averías, vuelco o inundación o de que aplasten a los náufragos contra el costado, las embarcaciones de supervivencia sólo permanecerán el tiempo indispensable junto al buque que se está hundiendo.-

I-9) Se hará todo lo posible para recoger sin pérdida de tiempo a los náufragos que estén en el agua. Se les ayudará a meterse en el bote por la proa o -- por las aletas y si esto no es posible, se les ayudará para acercarles a cual-- quier resto flotante que haya en las proximidades para que lo agarren. Se tratará de recuperar todos los objetos flotantes que puedan servir, en particular trozos de encerado.-

I-10) Para sacar el agua a un náufrago herido o agotado se le colocará de modo que tenga la espalda hacia el bote o hacia la balsa. El que lo recoja pasará las manos por debajo de los brazos del náufrago y los unirá en torno a su pecho, luego lo izará aprovechando los movimientos ascendentes de la embarcación.-

II

SEGUNDA PARTE

SUPERVIVENCIA EN EMBARCACIONES

A LA DERIVA

II-1) Los náufragos a la deriva en embarcaciones de supervivencia son casi - siempre localizados y, por lo tanto es primordial quedarse en el bote o en la - balsa salvavidas.-

II-2) Si se lleva abordo un líquido colorante se empleará éste a fin de que la embarcación de supervivencia sea avistada más fácilmente desde el aire.-

II-3) Salvo que haga mal tiempo, conviene mantener los botes y balsas amarrados unos a otros. Además debe procurarse que las embarcaciones y los náufragos que estén en el agua se mantengan juntos ya que es mas fácil descubrir a un grupo y los náufragos se pueden dar ánimo mutuamente.-

II-4) Es evidente que dependerá de muchas circunstancias el decir si se va a permanecer en las proximidades del lugar del naufragio, o se va a tratar de llegar a tierra, pero la experiencia demuestra que, en general, es mejor permanecer lo más cerca posible del lugar donde ocurrió el siniestro, ya que esto facilitará las operaciones de búsqueda y salvamento, particularmente si se ha emitido por radio la llamada de socorro.-

II-5) En los climas fríos o tropicales serán mayores las probabilidades de - supervivencia de los náufragos si están bien vestidos y calzados que si están - desnudos o parcialmente desnudos. La ropa mantiene el calor del cuerpo y lo -- protege del viento, de la lluvia, de las salpicaduras del mar y de los rayos -- del sol, por lo que, de ser posible, los tripulantes abandonarán el buque vestidos con indumentaria de abrigo, ropa de agua y calzados.-

II-6) Si el tiempo es cálido es escencial evitar la exposición al sol y mantenerse lo más fresco posible y si el tiempo es frío se evitará la exposición a la lluvia, el viento y el mar. En un bote salvavidas esto se consigue armando una lona o vela de regala a regala de modo que si el tiempo es cálido el viento

pueda entrar en el bote, y si es frío se conserve el calor.-

II-7) Si la temperatura es elevada los supervivientes deben ponerse a la sombra, mojarse la ropa a efectos de sudar menos y evitar deshidratarse.-

II-8) Cuando haga frío los náufragos que se encuentren en una embarcación de supervivencia deben sentarse muy juntos para darse calor unos a otros y no se quitarán la ropa húmeda para no quedar expuestos a las inclemencias del tiempo y al riesgo de la congelación. Conviene mantener los brazos, piernas, pies y manos tan calientes y secos como sea posible. Se les debe ejercitar continuamente para mantener activa la circulación de la sangre.-

II-9) La experiencia ha demostrado que son tres las causas principales de muerte de personas naufragadas:

a.- la exposición al frío.-

b.- la deshidratación debida a la insuficiencia de agua potable.-

c.- beber agua de mar.-

II-10) El hombre puede resistir mucho tiempo sin comida pero no sin beber agua. Para que los náufragos se mantengan sin deshidratarse deben beber medio litro de agua al día. Se hará todo lo posible para recoger agua de lluvia y mantener una provisión de agua potable.-

II-11) Si escasea el agua potable no se beberá nada el primer día porque es posible que los riñones sólo retengan el líquido en parte.-

II-12) Se hará durar las raciones de alimentos todo el tiempo posible, no se dará ninguna en las primeras 24 horas.-

II-13) Los naúfragos no deben beber nunca agua de mar ni enjuagarse la boca con ella porque sólo sirve para agravar la sed.-

II-14) A fin de conservar la energía de los supervivientes, sólo se usarán los remos para alejarse del buque abandonado, evitar peligros, dirigirse hacia una zona de lluvia o bogar hasta una playa.-

II-15) El que lleve el mando de la embarcación hara todo lo posible para ocupar en algo a sus compañeros y mantener así su moral.-

II-16) Los supervivientes no emplearán señales pirotécnicas ni otras señales de socorro, hasta que se hallen en las inmediaciones de un buque o una aeronave.-

III

TERCERA PARTE

PRECAUCIONES CONTRA LOS TIBURONES Y

OTROS PECES PELIGROSOS

III-1) En las aguas que exista riesgo de ser atacado por tiburones, barracudas u otros peces peligrosos, se observarán las reglas siguientes:-

a.- Subirse a restos flotantes, si los hay, y evitar en lo posible - la permanencia del cuerpo en el agua.-

b.- Tener puesta la ropa y especialmente mantener cubierta las piernas y los pies como protección contra la piel rugosa de los tiburones.-

c.- Mantener la máxima inmovilidad posible y sólo cambiar de posición para no perder de vista al tiburón u otros peces peligrosos. Si es preciso nadar, hacerlo acompasadamente, sin movimientos -- violentos.-

d.- Si se aproxima mucho un tiburón u otro pez peligroso, los supervivientes utilizarán, si lo tienen, un producto químico de defensa que se disperse en el agua.-

e.- Si hay un grupo de supervivientes, formarán un círculo apretado, *dando la cara al exterior.-*

III-2) Los náufragos que se encuentren en un bote o balsa salvavidas no deben meter en el agua los brazos o las piernas, ni objetos brillantes, ni arrojar al mar sangre, desechos o inmundicias. Dejarán de pescar si se aproxima - un tiburón, barracuda u otro pez peligroso.-

IV

CUARTA PARTE

DESEMBARCO Y SUPERVIVENCIA EN TIERRA

IV-1) Desembarcar cuando hay rompientes es una operación peligrosa incluso para tripulaciones avezadas, si es posible se evitará el desembarco, pero si es necesario que el bote salvavidas llegue a tierra se observarán las normas siguientes:-

a.- Mantenerse alejado de las rompientes hasta que llegue el momento de intentar atravesarlas. En el caso de arrecifes insulares darle la vuelva en busca de un paso por el que se pueda penetrar, una interrupción de la línea de rompientes puede indicar un paso que permita atravesar el arrecife y llegar a una zona protegida.-

b.- Si se puede obtener ayuda de la costa, se esperará que llegue dica ayuda antes de atravesar la rompiente.-

c.- La aproximación a la playa de popa con la proa al mar, para evitar los riesgos de inundaciones o atravesarse y volcar. Para no atravesarse se empleará un ancla flotante y la tripulación maniobrará el bote para mantener la proa al mar.-

d.- En la oscuridad se pueden calcular la altura de las olas al romper observando la fluorescencia en sus crestas.-

IV-2) Una vez en tierra, se marcarán las letras "SOS" en la playa, en un lugar despejado o en la nieve, en dirección Norte-Sur. Cada letra debe tener 10 metros de ancho y se trazará de manera que proyecte una sombra visible desde el aire.-

IV-3) Con tela o lona se hará una señal de auxilio de socorro que se armará en un árbol que resulte conspicuo o en un punto elevado del terreno. Se prepararán montones de leña para hacer fuego con el que atrae la atención, de día se procurará que despida mucho humo, y de noche tenga llamas.-

IV-4) Después de desembarcar, los supervivientes buscarán agua dulce. En las islas tropicales donde no hay cursos de agua, cabe encontrarla excavando -

ligeramente la superficie del terreno.-

También se puede encontrar agua en los tallos y troncos huecos, de la vegetación, y de algunos árboles. Asimismo se puede hallar recogida en las hojas grandes de diversas plantas. Se hará todo lo posible para recoger agua de lluvia.-

IV-5) En los trópicos los supervivientes acamparán en terreno elevado y a barlovento de la vegetación para reducir las molestias causadas por los insectos. No se situará el campamento debajo de cocoteros ni cerca de vegetación en descomposición porque son lugares propicios para insectos y serpientes peligrosas.-

IV-6) Para sobrevivir en las regiones polares es absolutamente indispensable disponer de ropa adecuada para protegerse del frío. Por consiguiente, antes de abandonar un buque que se va a pique, los tripulantes en general se pondrán indumentaria adecuada y llevarán consigo toda la ropa adecuada adicional, mantas, encerados y lonas que puedan.-

IV-7) Una vez que se ha llegado a tierra, es imperativo para sobrevivir buscar un refugio, ya que el viento causa más muertes que el frío. Por consiguiente los supervivientes se valdrán de todo refugio natural o construirán iglúes sencillos con bloques de hielo o abrirán una trinchera en la nieve y la cubrirán con bloques de nieve o de hielo, a modo de techo. Si hay árboles se puede hacer un refugio sencillo tendiendo una lona entre los mismos y también se puede utilizar la embarcación de supervivencia.-

IV-8) La congelación y la ceguera causadas por la nieve son peligros graves que corre todo superviviente naufragado en las regiones polares. Hay que mantener los pies, las manos, y las orejas lo más calientes y secos posible. Se puede evitar la congelación de la cara ejercitando los músculos fasciales. Cabe improvisar el equivalente de unas gafas de sol abriendo dos agujeros pequeños en un trozo de lona o en un trozo de corteza de árbol.-

IV-9) El agua de los icebergs y la del hielo viejo de mar es potable. En verano se pueden encontrar pozos de agua dulce sobre el hielo.-

V

QUINTA PARTE

PREVENCION Y LUCHA CONTRA INCENDIOS

V-1) Las principales precauciones para prevenir los incendios abordo de un buque son las siguientes:-

a.- Enseñar teórica y prácticamente a la gente de mar de manera de prevenir incendios.-

b.- Colocar extintores de tipo apropiado en lugares adecuados.-

c.- Mantener en buen estado los grifos, tubos y accesorios de los conductos de combustible o lubricantes para evitar las fugas.-

d.- Limpiar escrupulosamente los espacios de máquinas y calderas.-

e.- Que la gente de mar tome precauciones cuando efectúen trabajos que puedan provocar incendios.-

V-2) En general la eficacia de la lucha contra incendios depende totalmente de la tripulación, y su adiestramiento, por esta razón se efectuarán periódicamente ejercicios prácticos de lucha contra incendios los que serán ejecutados con toda seriedad.-

Dichos ejercicios tienen como objetivo asegurarse de que todo el equipo de lucha contra incendios se encuentre en buenas condiciones y que todos los tripulantes conozcan cuales van a ser sus puestos, funciones como así también cual es el manejo y uso de los equipos a utilizar.-

V-3) Si el fuego es pequeño, se tratará en primer lugar de apagarlo con extintores portátiles, pero si aumentase se utilizarán las instalaciones fijas de mangueras contra incendios.-

V-4) Los que luchen contra incendios deberán agacharse todo lo que puedan para evitar el calor. Se puede crear una cortina protectora pulverizando agua.-

VI

SEXTA PARTE

RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA EN

LOS ESPACIOS DE CUBIERTA

VI-1) Como medida de seguridad se deberá, en todo momento desalojar rápidamente el agua embarcada en cubierta. Si hay dispositivos de cierre, el mecanismo de apertura será siempre de fácil acceso. Antes de que los buques vayan a zonas donde existe peligro de formación de hielos, se abrirán las tapas de las puertas de desague que puedan existir.-

VI-2) Cuando la cubierta principal se prepare para transportar carga dividiéndola con tablones, se dejará entre éstos espacios suficientes para que el agua se mueva fácilmente hacia las puertas de desague, que puedan existir.-