Ley Nº 1084 para el régimen de las Comandancias de Puerto.— G. O. Nº 6387, del 26 de Enero de 1946.

EL CONGRESO NACIONAL
En Nombre de la República
HA DADO LA SIGUIENTE LEY:
PARA EL REGIMEN DE LAS COMANDANCIAS DE PUERTO.

NUMERO 1084.

CAPITULO I

COMANDANTES DE PUERTO Y SUS ATRIBUCIONES

Art. 1.— La policía general de los puertos y fondeaderos queda encomendada a los Comandantes de Puerto.

Art. 2.— Los Comandantes de Puerto actuarán bajo la dependencia del Secretario de Estado de Guerra y Marina.

Art. 3.— Habrá tantas Comandancias de Puerto como puertos habilitados para el comercio exterior.

Art. 4.— Los Comandantes de Puerto son miembros de la Policía Judicial. En esta calidad y en los casos de crímenes y delitos cometidos a bordo de buques mercantes nacionales o extranjeros, surtos en puertos dominicanos o que se encuentren en aguas territoriales, actuarán sometidos los hechos a los Tribunales Ordinarios sin perjuicio de las actuaciones de los demás miembros de la Policía Judicial. Copia de todo el expediente será enviada a la Secretaría de Estado de Guerra y Marina para su debida información.

a) Si el crimen o delito fuese cometido a bordo de un buque de guerra no podrán entrar a éste, limitándose a redactar un acta de los hechos de que tuviesen conocimiento, la cual será sometida a título informativo, al Secretario de Estado de Guerra y Marina.

Art. 5.— Cuando la República se encuentre en estado de guerra, las zonas portuarias podrán ser declaradas bajo la administración militar, por decreto del Presidente de la República. En este caso, las funciones de Comandante de Puerto, estarán a cargo de un Oficial del Ejército designado por el Poder Ejecutivo, y las actividades de los particulares dentro de dichas zonas portuarias se regirán por las reglamentaciones especiales que dicte el Poder Ejecutivo, en interés de la defensa nacional.

Art. 6.— En cada puerto habrá un Cuerpo de Salvamento para casos de naufragios, incendio de buques, abordaje y, en general, de siniestros o accidentes marítimos. Dicho cuerpo estará bajo las órdenes inmediatas del Comandante de Puerto, quien asumirá la dirección de las medidas tendientes a la defensa de la vida e intereses en peligro. Los miembros del Cuerpo de Salvamento serán seleccionados por el Comandante del Puerto entre los empleados bajo su dependencia.

a) La Secretaría de Estado de Guerra y Marina organiza-

rá y dictará los reglamentos e instrucciones que juzgue convenientes para el eficaz funcionamiento de ese servicio.

Art. 7.— La jurisdicción territorial de las Comandancias de Puerto y la extensión de las zonas portuarias serán determinadas por el Secretario de Estado de Guerra y Marina, con la aprobación del Presidente de la República.

Art. 8.— Los edificios y construcciones particulares establecidos en las zonas portuarias estarán sujetos a la vigilancia y policía de los Comandantes de Puerto.

Art. 9.— Los Comandantes de Puertos, velarán por la seguridad y limpieza de los puertos. Queda prohibido poner sobre el muelle, botes, canoas, u objetos de uso de los buques sin permiso del Comandante de Puerto.

Art. 10.— Los pilotos, vigías, inspectores de costas, maquinistas y marinos de las lanchas de puerto, actuarán bajo la dependencia inmediata de los Comandantes de Puerto.

Art. 11.— Queda prohibido a los botes destinados al servicio de pilotaje admitir a su bordo carga o pasajeros. En caso de fuerza mayor debidamente justificada, el Camandante de Puerto autorizará cualquier operación de esta naturaleza.

Art. 12.— Al terminar cada día, todo capitán de buque está obligado a hacer barrer el piso del muelle, hasta la línea de la cornamusa frente a su nave y la mitad del espacio que lo separa de los buques vecinos. Sin embargo, no está obligado a hacerlo a una distancia mayor de 15 metros a contar de las extremidades de su buque. La misma operación debe ser hecha cuando la carga o descarga haya terminado. En este caso el capitán hará barrer, además, el espacio que las mercancías de su buque hayan ocupado.

Ningún buque puede abandonar el sitio donde ha cargado o descargado lastre antes de que el muelle esté completamente barrido.

Art. 13.— Ningún capitán de buque podrá sondear la barra o el puerto, sin autorización del Comandante de Puerto.

No podrá tampoco halar su buque a tierra, darlo de quilla o de la banda, ni dar fuego al fondo del buque, sin el permiso del Comandante de Puerto.

Art. 14.— Los Camandantes de Puerto informarán directamente al Secretario de Estado de Guerra y Marina, de las entradas y salidas de buques en su jurisdicción, con indicación del nombre, la nacionalidad, el tonelaje, la carga de cada uno, el nombre del capitán, así como también el número de pasajeros que conduzcan. De igual modo informarán al Secretario de Estado de Guerra y Marina acerca de todo naufragio o suceso marítimo que ocurra en su jurisdicción.

Art. 15.— Los Comandantes de Puerto llevarán los siguientes libros:

a) Un libro de Registro de Gente de Mar, en el cual se

asentarán los nombres, apellidos, apodos, residencia, nacionalidad, estado civil y cédula personal de indentidad, de las personas que ejerzan la profesión de marineros así como los certificados de buena conducta, estado de salud y títulos o certificados de capacidad de cada uno.

b) Un libro de matrícula, en el cual se asentarán los nombres y las características de las embarcaciones nacionales correspondientes al puerto donde ejerzan sus funciones. Todas las embarcaciones nacionales deberán preveerse de un certificado de matrícula, el cual será válido por un año, mediante el pago de los derechos establecidos en la siguiente tarifa:

Enbarcaciones menores de una tonelada.. ..	$ 1.00
Embarcaciones de 1 a 49 toneladas..	2.00
Embarcaciones de 50 a 100 toneladas..	3.00
Embarcaciones de 101 toneladas en adelante..	4.00
Embarcaciones dedicadas al servicio de remolque	10.00

c) Un libro de Entrada y Salida de Buques.

CAPITULO II

DE LA ENTRADA DE BUQUES

Art. 16.— Los buques nacionales y extranjeros para indicar la necesidad de piloto, harán uso del Código Internacional de Señales.

Art. 17.— Todo buque dominicano o extranjero mayor de 50 tonelada, mientras navegue en las zonas de pilotaje obligatorio, debe llevar piloto a su bordo. Los derechos de pilotaje establecidos en esta ley serán pagados aun cuando los servicios del piloto no sean utilizados. Se exceptúan los buques nacionales, cuyos capitanes tengan licencia de Pilotos de Puerto.

a) En los puertos donde hayan remolcadores las embarcaciones de vela nacionales o extranjeras mayores de 5 toneladas, no provistas de máquinas auxiliares, estarán obligadas a utilizar los servicios de remolque en sus operaciones de entrada y salida.

b) Las tarifas establecidas por los Comandantes de Puerto y los dueños de remolcadores para servicios de remolque, deberán ser aprobadas por la Secretaría de Estado de Guerra y Marina.

c) Para las operaciones de entrada las embarcaciones de vela solicitarán remolque izando una bandera de 75 centímetros de largo por 60 centímetros de ancho, formada por dos franjas de iguales dimensiones, dispuestas verticalmente, una azul ultramar y la otra blanca, ocupando la azul ultramar el lado del asta.

Art. 18.— Las zonas de pilotaje obligatorio comprenden los puertos habilitados de la República, sus radas y la totalidad de sus atracaderos, de acuerdo con las instalaciones portuarias.

Art. 19.— Los Vigías están obligados a señalar los buques que divisen, así como informar a los Comandantes de Puerto respectivos de la ocurrencia de todo suceso marítimo que observen.

Art. 20.— Los Pilotos están obligados a salir al encuentro de las embarcaciones y a llevarlas mar afuera, uniformados y con la bandera nacional mercante enarbolada en la popa del bote que usen para el servicio. En la proa llevarán, como distintivo, una bandera de color azul ultramar, de setenticinco centímetros de largo por setenta centímetros de ancho, en cuyo centro se halle una **P** en tela blanca.

a) El uniforme de los Pilotos será determinado por el Secretario de Estado de Guerra y Marina, así como el de los maquinistas y marinos.

Art. 21.— Los Pilotos son auxiliares técnicos del Capitán a los efectos de la navegación, en calidad de consejeros de ruta o de maniobras; asesorarán al Capitán acerca de las reglamentaciones especiales sobre navegación en la zona y vigilarán y exigirán su cumplimiento. A solicitud del Capitán, los Pilotos pueden dar directamente indicaciones concernientes a la conducción o maniobra del buque, a condición de que el Capitán o quien lo reemplace esté presente y pueda, si fuera necesario, intervenir. El Capitán es el único responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque, su autoridad no se subroga a la del Piloto.

Art. 22.— Siempre que el Piloto juzgue peligrosa la entrada o la salida de una embarcación, lo participará al Capitán del buque una vez llegado a bordo; si el Capitán insiste en la entrada o en la salida, el Piloto le exigirá un documento que pruebe la insistencia y ampare su responsabilidad. Si el Capitán se negare a ello, el Piloto no prestará sus servicios a la embarcación y dará aviso oportuno al Comandante de Puerto, el cual redactará un acta del incidente y lo comunicará al Secretario de Estado de Guerra y Marina.

a) Cuando la entrada o salida de la embarcación pueda causar daños al puerto, el Piloto negará sus servicios y comunicará la ocurrencia al Comandante del Puerto, el cual procederá en este caso también, a dar cuenta al Secretario de Estado de Guerra y Marina.

Art. 23.— Para que la Comandancia de Puerto autorice la entrada de un buque procedente del extranjero a puerto dominicano, el buque deberá ser inspeccionado antes por el Oficial de Sanidad, quien comunicará a las autoridades de la Comandancia si puede o no dársele entrada.

a) Es deber de las autoridades de la Comandancia impedir toda comunicación entre el buque y tierra hasta que la inspección sanitaria haya sido terminada.

b) El Capitán del buque entregará al Oficial de Sanidad

en el acto de la visita, las Patentes certificadas por el Cónsul dominicano del puerto de procedencia.

Art. 24.— Los buques puestos en cuarentena deben cumplirla en el lugar que las autoridades de sanidad designen, y el Capitán o el consignatario deben pagar los gastos que se ocasionen.

Art. 25.— Toda embarcación que entre a puertos de la República o salga de ellos, llevará enarbalada la bandera de su nacionalidad en el mástil de popa o en lugar visible, y la bandera nacional en el trinquete.

Art. 26.— No se permitirá que ninguna persona suba a bordo de los buques, antes del desembarco de pasajeros, a excepción de los representantes consulares y diplomáticos de la nación a que pertenezca el buque, y del agente de la compañía naviera que lo represente. Después del desembarco de pasajeros, cualquiera persona que desee subir a bordo, a excepción de las antes mencionadas y de las autoridades oficiales en servicio, deberá proveerse de un permiso, el cual expedirá el Comandante de Puerto, mediante el pago de $0.20.

a) El producido total de los derechos que se recauden en virtud de este impuesto, queda especializado en favor de la Cruz Roja Dominicana.

Art. 27.— Como derechos personales para Prácticos, Maquinistas y Marinos de la lancha del puerto se establece la siguiente tarifa:

PRACTICO

a)	Por la entrada o salida de buques, de las 6 p. m. a las 6 a. m. los Prácticos cobrarán	$ 5.00
b)	Por movilizar un buque de un lugar a otro dentro del puerto, previa solicitud de su agente o capitán	5.00
c)	Por mover un buque en el ante-puerto, previa solicitud de su agente o capitán	10.00
d)	Por llevar un buque a cualquier otro puerto de la República Dominicana, se establecerá un precio convencional, entre el Práctico que lo conduzca y el Capitán o agente del buque; disponiéndose, que en caso de disparidad de criterio que imposibilite el acuerdo entre ambas partes con relación al precio exigido por este servicio, el Comandante de Puerto tendrá facultad como tercero en discordia, para determinar el precio que deba pagarse por este servicio.	

e) Por conducir un buque por debajo del puente Ulises Heureaux, en la ría Ozama de Ciudad Trujillo, se seguirá el mismo procedimiento indicado en el apartado d).

MAQUINISTA

a) Cuando salga con el Práctico a prestar servicios de entrada o salida de un buque entre las 6 p. m. y las 6 a. m.. .. $ 1.50

MARINO

Por igual servicio que el indicado en el párrafo precedente 1.00

Art. 28.— Además de los derechos establecidos por medio de la presente ley, toda embarcación extranjera pagará los señalados a continuación, siendo sus consignatarios los responsables del pago de los mismos:

Por cada tonelada que cargue o descargue en cada puerto $ 0.08. En ningún caso se pagará menos de	$ 5.00
Por concepto de Vigía	2.00
Por concepto de Sanidad	2.00

a) El cobro de los derechos arriba indicados queda a cargo de las Aduanas de la República.

CAPITULO III

CARGA Y DESCARGA DE BUQUES

Art. 29.— Los Comandantes de Puerto, previo acuerdo con los Interventores de Aduana, indicarán el sitio de atraque, amarradero o fondeadero de las embarcaciones y dispondrán, asimismo, el orden de la carga y descarga de las mismas.

Art. 30.— Los capitanes cuidarán de que los buques que maniobren en los puertos, o se hallen amarrados al muelle, no causen daño a éste, y serán responsables por toda avería originada por falta de ellos.

Art. 31.— Si la carga del buque fuere pólvora, dinamita, pertrechos de guerra, explosivos, o materias inflamables la Comandancia de Puerto, tomará todas las medidas que estime necesarias para la descarga de tales efectos, e indicará los sitios en donde deben ser depositados.

Art. 32.— Está prohibido echar dentro del puerto lastre, substancias corrompidas y desperdicios, los cuales deben ser llevados al lugar que la Comandacia de Puerto indique.

Art. 33.— El Comandante de Puerto queda facultado para supender o interrumpir las operaciones de un buque por causas imprevistas que requieran tales medidas.

Art. 34.— En los puertos habilitados no podrán navegar

durante la noche ningún bote o embarcación similar sin obtener autorización por escrito del Comandante de Puerto. De igual modo ninguna embarcación movida por motor o velas podrá navegar en los puertos habilitados de la República durante la noche, si no está provista de las luces de reglamento. Las embarcaciones movidas a remo solamente llevarán una luz blanca en lugar visible.

Art. 35.— Ninguna embarcación podrá zarpar del puerto sin su correspondiente despacho, el cual será expedido por el Comandante de Puerto, después de haber comprobado que el buque ha satisfecho los requisitos legales y siempre que no hubiese incumplimiento alguno que justifique la suspensión de la salida.

a) En los puertos no habilitados, los despachos serán concedidos por los Inspectores de Costas.

b) Cuando un buque arribe a puerto habilitado el Capitán o quien haga sus veces, entregará al Comandante de Puerto el despacho que le fué expedido en el puerto de procedencia, así como las listas de tripulantes y de armas del buque.

Art. 36.— Los despachos en puertos de la República estarán sujetos al pago de un derecho, de acuerdo con la siguiente tarifa:

Embarcaciones de más de			4	hasta	25	toneladas	$ 0.50
Embarcaciones	”	”	25	“	50	“	1.00
Embarcaciones	”	”	50	“	100	“	1.50
Embarcaciones	”	”	100	“	200	“	2.00
Embarcaciones mayores de 200						“	3.00

Estos derechos serán satisfechos mediante la aplicación de sellos de Rentas Internas en el formulario de despacho.

Art. 37.— Se entenderá por arribada forzosa la entrada de un buque originada por cualquiera de las siguientes causas:

a) Por falta de provisión en general para las necesidades del viaje;

b) Por temor fundado de ser apresado por enemigos o piratas;

c) Por accidentes en el buque que lo inhabiliten para navegar;

d) Por tempestad que no pueda aguantarse en alta mar;

En los demás casos la arribada se considerará como voluntaria.

Art. 38.— Los remolcadores, lanchas, botes y embarcaciones de cualquier clase y porte, destinados a las operaciones de remolque, de transporte de pasajeros y de carga o descarga dentro de los puertos y aquellos destinados a la navegación

en los ríos de la República, han de ser nacionales. No se permitirá que se dediquen a esos servicios las embarcaciones de matrícula extranjera.

a) El servicio de cabotaje queda reservado exclusivamente a las embarcaciones nacionales.

Art. 39.— Todo buque nacional que ejerza el comercio de cabotaje y con el extranjero, debe estar mandado por un Capitán que posea un certificado que compruebe su idoneidad y competencia..

a) Estos certificados serán expedidos en cada puerto habilitado, por la Comisión que al efecto nombre la Secretaría de Estado de Guerra y Marina.

Art. 40.— No se permitirá la navegación de buques nacionales, a menos que reúnan condiciones de seguridad suficientes para garantizar las vidas e intereses que les sean confiados. Para tal fin, los buques nacionales serán periódicamente inspeccionados a flote por Juntas designadas por el Secretario de Estado de Guerra y Marina. Estas Juntas estarán integradas por el Comandante de Puerto respectivo y dos Oficiales de la Marina de Guerra. La Junta de Inspección, despues de levantar el acta correspondiente, expedirá un certificado de navegabilidad, válido por un año, a aquellas embarcaciones que a juicio de la misma, ofrezcan garantía de seguridad para la navegación. La expedición del certificado de navegabilidad queda sujeta al pago de un impuesto de $ 2.00, el cual será recaudado mediante la aplicación de un sello de Rentas Internas en el formulario correspondiente.

Cuando a juicio de las Juntas de Inspección las embarcaciones no estén en buenas condiciones para la navegación, el Secretario de Estado de Guerra y Marina podrá solicitar la cancelación de la Patente de Navegación.

a) Los buques de pasajeros deberán llevar suficientes salvavidas para todos los tripulantes y pasajeros; deberán llevar un médico y una camarera, así como también una estación radiotelegráfica con servicio continuo de telegrafista. No podrán llevar en su cargamento materias inflamables o explosivas. También deberán llevar un bote movido por fuerza motriz que tenga suficiente fuerza para prestarle asistencia a los demás botes salvavidas.

b) Cada bote salvavidas deberá llevar agua, comestibles, botiquín de primera ayuda y demás efectos necesarios; también deberán llevar luces de señales, vela portátil y una boya de mar. Los botes deberán estar construídos con tanques de aire que los hagan insumergibles.

c) Las embarcaciones de carga no podrán entrar en puertos dominicanos procedentes del extranjero y salir de ellos con destino al extranjero, conduciendo pasajeros, a menos que obtengan un permiso expedido por la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, para cada viaje redondo. Las solicitudes

de permiso deberán ser acompañadas de dos sellos de Rentas Internas, de $1.00, los cuales serán adheridos y cancelados en la solicitud y en el permiso. Para conducir pasajeros entre los puertos dominicanos es necesario, en cada caso, un permiso del Comandante de Puerto correspondiente.

Art. 41.— La Junta de Inspección podrá reunirse también a solicitud del Capitán, agente, dueño o su representante. De igual modo podrán reunirse a pedimiento del Cónsul de la nacion a la cual pertenece el buque o a requerimiento de los aseguradores. En estos casos, cada uno de los miembros de la Junta tendrá derecho al pago, por parte del requeriente, de la suma de $10.00.

a) Esta solicitud, sujeta al pago de un derecho de $1.00 en sellos de Rentas Internas, deberá ser dirigida al Secretario de Estado de Guerra y Marina y estar motivada.

Art. 42.— Los botes salvavidas que todo buque debe llevar, han de tener capacidad mínima de diez pies cúbicos por persona que esté a bordo, y ha de haber un salvavidas por lo menos para cada persona. El equipo de incendio se compondrá, por lo menos, de bombas y mangueras suficientes para inundar todos los departamentos interiores del buque y no menos de dos hachas para cada bodega o división interior. En los buques que se dediquen especialmente al tráfico de pasajeros, se llevarán medicinas en cantidad y clase que ordenarán las autoridades de sanidad en razón de la capacidad de cada buque. A estos buques se les exigirá, también por el Departamento de Sanidad, que tengan cámaras aseadas y de las dimensiones que serán fijadas en reglamentación especial sobre esta materia.

Art. 43.— Todo buque extranjero que desee hacer operaciones de carga y descarga en los puertos no habilitados necesitará proveerse de un permiso, mediante el pago, en sellos de Rentas Internas, de un derecho de $5.00 para la solicitud y $5.00 para el permiso, el cual será expedido por el Comandante de Puerto de acuerdo con el Interventor de Aduana.

Art. 44.— Los buques nacionales que deseen hacer operaciones de carga o descarga en puertos no habilitados deberán llenar los mismos requisitos establecidos en el artículo anterior, cuando procedan de o se dirijan al exterior.

Art. 45.— Los buques nacionales o extranjeros que hayan obtenido permiso para hacer operaciones en puertos no habilitados de la República, podrán ser despachados a su destino final, vía puerto no habilitado, sin que tengan que regresar al puerto donde se haya expedido el despacho originalmente.

Art. 46.— Es obligación de todo buque prestar auxilio a los demás buques que se encuentren en peligro, salvo circunstancias de fuerza mayor debidamente justificadas, de acuerdo con las reglas, costumbres y usos marítimos.

CAPITULO IV

DE LA PATENTE DE NAVEGACION Y ROL DE LA TRIPULACION.

Art. 47.— Ningún buque nacional podrá navegar si no está provisto de su Patente de Navegación y Rol de la Tripulación. Estos documentos serán solicitados por los interesados a la Comandancia de Puerto. En el Rol de la Tripulación no podrá figurar mayor número de tripulantes del que sea necesario, de acuerdo con la comprobacion que haga el Comandante de Puerto. Este dato se hará figurar en el certificado de navegabilidad.

a) A la solicitud de Patente de Navegación debe anexarse el certificado de navegabilidad, sin el cual no podrá expedirse la Patente de Navegación.

Art. 48.— Las Patentes de Navegación expedida por el Presidente de la República y autorizadas por el Secretario de Estado de Guerra y Marina, serán válidas por tres años, y a su vencimiento, el dueño, capitán, consignatario o agente del buque, acudirá con ella a la Comandancia de Puerto en que se encuentre la embarcación para que se le provea de la nueva Patente. La Patente vencida será archivada en la Comandancia de Puerto por conducto de la cual fué solicitada.

Art. 49.— Los Comandantes de Puerto no permitirán que ningún buque sea despachado después de la expiración de su Patente de Navegación.

Art. 50.— Las Patentes de los buques nacionales vencidas en el extranjero serán devueltas a la Comandancia de Puerto correspondiente, para fines de archivo, dentro de los tres meses que sigan a su vencimiento.

a) Cuando el plazo de la validez de una Patente de Navegación expire en el extranjero, el Capitán del buque podrá solicitar al Cónsul dominicano un certificado provisional de navegación que le permita regresar a puerto dominicano. En este caso la embarcación no podrá conducir ni carga ni pasajeros, sino con la previa autorización del Secretario de Estado de Guerra y Marina.

b) La Patente de los buques dominicanos vendidos en el exterior serán devueltas al Comandante de Puerto correspondiente para fines de cancelación y archivo, dentro de los tres meses de efectuada la venta si se hiciere en las Antillas y dentro de seis meses si tuviere lugar en otros países.

Art. 51.— En los casos de naufragio o incendio de un buque nacional, el capitán o el dueño estarán obligados a devolver la Patente, a menos que no haya podido salvarla. Si la perdiese, lo justificará ante la autoridad civil del primer puerto a que arribe requiriendo una constancia de su declaración y solicitará a la Comandancia de Puerto por conducto de la cual fué obtenida la Patente, la debida anotación, para fines de constancia en el expediente, suministrando las pruebas de

que disponga; si las pruebas fueran insuficientes podrá obtenerse evidencia adicional.

Art. 52.— Si después de obtenida la Patente de Navegación de un buque, se variase su forma, nombre, capacidad y medios de propulsión o se efectuase un cambio de propietario, se deberá sacar nueva Patente, según las formalidades prescritas en la presente ley.

Art. 53.— Deberá igualmente renovarse la Patente de un buque cuando su dueño quiera cambiar el nombre con que fué naturalizado. En este caso no son necesarias nuevas formalidades.

Art. 54.— Cuando se extraviare la Patente de un buque, el interesado lo comunicará inmediatamente en el primer puerto que tocare, y después que la ocurrencia haya sido debidamente comprobada, el Comandante de Puerto autorizará a solicitar una nueva Patente. La solicitud será acompañada de los sellos de Rentas Internas correspondientes.

Art. 55.— Los capitanes de buques nacionales podrán desenrolar miembros de la tripulación notificándolo al Comandante de Puerto donde ocurra el desenrolamiento dentro de las 24 horas subsiguientes.

a) Para el enrolamiento, la notificación debe ser previa.

Art. 56.— El Rol de Tripulación deberá llevar adherido un sello de Rentas Internas del tipo de $2.00 y será válido por un año, a cuyo vencimiento será expedido un nuevo rol. También deberá expedirse un nuevo rol, pagándose el mismo derecho, en los casos en que se extravíe el rol original; cuando haya sido cambiada la Patente de Navegación o cuando haya habido cambios de la mitad o más del número de los tripulantes anotados en el mismo.

Art. 57.— Ninguna persona condenada por contrabando podrá figurar en el rol de tripulación de un buque nacional, sino transcurrido tres años a contar de la fecha de la sentencia.

Art. 58.— Cuando sea efectuada la venta o cesión de una embarcación, los interesados deberán notificarlo al Comandante de Puerto correspondiente, anexando a la notificación los documentos de dicha embarcación, a fin de proceder a la cancelación de aquellos en los cuales figura el nombre del propietario.

Art. 59.— Ninguna persona, dominicana o extranjera, podrá servir en la marina mercante nacional, si no está debidamente inscrita en la Comandancia de Puerto del lugar de su residencia. Para obtener la inscripción en el Registro de Gente de Mar, los interesados elevarán una solicitud al Comandante de Puerto, a la cual anexarán los siguientes documentos:

a) Cédula Personal de Identidad, al día;
b) Certificado de buena conducta;

c) Certificado de salud;
d) Certificado que compruebe que el interesado ha navegado, como aprendiz, en aguas territoriales dominicanas, todo un año.

El certificado indicado en el apartado d) será extendido, bajo juramento, por los capitanes, propietarios, agentes o consignatarios de buques en que el interesado haya navegado.

Art. 60.— Para inscribirse en el Registro de Gente de Mar, los médicos, contadores, telegrafistas y camareros de buques nacionales, no tendrán que presentar el certificado mencionado en el apartado d) del artículo anterior, pero no podrán efectuar viajes al extranjero a menos de estar provistos de sus correspondientes pasaportes.

Art. 61.— Aquellas personas que deseen aprender la profesión de marino solicitará un permiso a la Comandancia de Puerto del lugar donde residan, para navegar en buques nacionales, dentro de las aguas territoriales dominicanas. Las solicitudes serán acompañadas de los documentos señalados en los apartados a), b) y c) del artículo 59.

Art. 62.— Toda persona que a la fecha de la promulgación de la presente ley ejerza la profesión de marino y estuviera provista de la tarjeta de Gente de Mar, podrá ser inscrita en la Comandancia de Puerto como marino.

Art. 63.— A las personas que hayan obtenido su inscripción en el Registro de Gente de Mar se les expedirá un carnet, mediante el pago de $1.00 en sello de Rentas Internas. En caso de pérdida de dicho Carnet, los Comandantes de Puerto podrán expedir un duplicado del mismo mediante el pago de $0.50 en sellos de Rentas Internas. La Secretaría de Estado de Guerra y Marina establecerá el formulario de carnet de Gente de Mar.

Art. 64.— El carnet de Gente de Mar podrá ser cancelado por el Comandante de Puerto que lo expidió, previa aprobación del Secretario de Estado de Guerra y Marina, cuando se compruebe que el interesado ha cometido irregularidades en el desempeño de su profesión. El Secretario de Estado de Guerra y Marina fijará el tiempo que durará la cancelación del carnet de Gente de Mar.

Art. 65.— Todos los marinos que frecuenten los puertos y aguas territoriales de la República, tienen la obligación de informar al Comandante de Puerto, acerca de las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

Art. 66.— Los menores de 14 años no podrán prestar servicio a bordo de ningún buque, con excepción de aquellos en que estén únicamente empleados los individuos de una misma familia.

Art. 67.— Los dominicanos que deseen enrolarse como tripulantes de buques extranjeros, deberán proveerse de un

pasaporte expedido de acuerdo con la legislación vigente y ser portadores de un carnet de Gente de Mar.

CAPITULO VI

REQUISITOS PARA LA CONSTRUCCION DE BUQUES.

Art. 68.— No se podrá iniciar la construcción de un buque en territorio nacional, sin permiso previo de la Secretaría de Estado de Guerra y Marina. Las solicitudes de permiso deberán iniciarse con un expediente en cuadruplicado que contenga los siguientes datos:

a) Planos y especificaciones del barco que se desee construir.
b) Lugar donde se construirá (se anexará certificado firmado por el Comandante de Puerto).
c) Nombre del dueño o dueños.
d) Nombre del constructor y certificado o referencias sobre la capacidad del mismo.
e) Costo aproximado del barco.
f) Materiales y medios de que se dispone para realizar su construcción y facilidades para conseguir los materiales de que se carezca.
g) Fecha fijada para comenzar su construcción.
h) Fecha aproximada para terminar su construcción.
i) Si lleva motor, las especificaciones de éste, tales como marca, clase, tipo, modelo, caballos de fuerza y la velocidad máxima y de crucero que aproximadamente imprimirá al barco.

Recibido este expediente, la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, por mediación del Comandante de Puerto, verificará la seriedad de las piezas que lo compongan, hecho lo cual lo aprobará o rechazará, indicando cualquier modificación. Cuando un expediente sea definitivamente aprobado, la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, lo enviará al interesado por la vía del Comandante de Puerto. El Comandante de Puerto, luego de iniciada la construcción lo avisará a la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, y, hará periódicas visitas de inspección y se percatará de que los trabajos se están efectuando de acuerdo con los planos aprobados. En caso de que compruebe cualquier alteración en los planos o en el empleo de materiales que no ofrezcan garantías, tendrá autoridad para suspender los trabajos. En este caso levantará un acta explicativa que enviará a la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, para su decisión final. La Secretaría de Estado de Guerra y Marina, podrá suspender temporal o definitivamente cualquier construcción que a su juicio crea conveniente. El expediente aprobado definitivamente por la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, estará sujeto al pago de un impuesto, de acuerdo con la siguiente tarifa:

Toda embarcación menor de una tonelada,
excluyendo yolas y cayucos.. .. ..$ 2.00

De más de 1 hasta 5 toneladas.. .. ..$ 3.00
De más de 5 hasta 25 " 5.00
De más de 25 hsta 100 " 10.00
De más de 100 toneladas.. .. .. 25.00

Este impuesto será satisfecho mediante la aplicación de sellos de Rentas Internas en el original del permiso.

CAPITULO VII

DE LA NATURALIZACION DE LOS BUQUES.

Art. 69.— Son buques nacionales:

a) Los matriculados como tales en las Comandancias de Puerto.
b) Los apresados en caso de guerra al enemigo o confiscados judicialmente.

Art. 70.— Ningún barco podrá ser nacionalizado dominicano a menos que no haya cancelado su matrícula extranjera.

Art. 71.— Las embarcaciones adquiridas por dominicanos en el extranjero y a las cuales se les desee dar la bandera dominicana, podrán obtener del Cónsul dominicano, cuando fuere necesario, un Certificado provisional de Navegación. Para tal fin el Cónsul deberá ceñirse a los siguientes requisitos:

a) Que el interesado solicite, por medio de un escrito, el uso de la bandera, comprobando por escritura auténtica, que el buque es propiedad dominicana;

b) Que se exprese en la solicitud el viaje que intenta efectuar la embarcación, el cual no podrá ser sino para un puerto habilitado de la República, con el fin de llenar las formalidades del arqueo, registro y matrícula.

Art. 72.— El Secretario de Estado de Guerra y Marina, llevará un registro de todos los buques que fueren nacionalizados, en el cual se anotará el nombre del propietario, junto con el arqueo y los datos expresados posteriormente en este Capítulo, y la fecha en la cual el certificado fué extendido. Desde la fecha en que esta ley entre en vigor, todos los registros actualmente bajo custodia de otros Departamentos serán entregados al Secretario de Estado de Guerra y Marina.

Art. 73.— El Certificado Provisional de Navegación deberá indicar el puerto a donde se dirija la embarcación, el compromiso contraído por el dueño y la indicación de que dicho Certificado no es válido sino por ese viaje.

CAPITULO VIII

DEL ARQUEO Y REGISTRO DE LOS BUQUES.

Art. 74.— El dueño de un buque nacional solicitará del Comandante de Puerto el arqueo de su buque, de acuerdo con las reglas prescritas en este Capítulo.

Art. 75.— En cada puerto habilitado existirá una Junta de Arqueo compuesta del Comandante de Puerto como Presiden-

te y dos personas competentes, como miembros, nombrados por el Secretario de Estado de Guerra y Marina, para el arqueo de los buques bajo las provisiones de esta ley. El Comandante de Puerto no tendrá derecho de compensación extraordinaria con motivo de los servicios que preste en esta Junta, pero los servicios de los otros miembros serán adecuadamente compensados con honorarios apropiados que serán establecidos y promulgados como una tarifa de honorarios por la Secretaría de Estado de Guerra y Marina. Estos honorarios serán satisfechos por el propietario del buque o la persona por cuya cuenta se hizo el arqueo. El Comandante de Puerto como Presidente de la Junta supervigilará y dirigirá los métodos, forma y procedimiento de ejecución del trabajo de los miembros, y será responsable por el cumplimiento de la ley, pero no es necesario que esté personalmente presente durante toda la operación.

Art. 76.— Antes de ser matriculados en las Comandancias de Puerto, los buques nacionales deberán ser arqueados por la Junta designada al efecto.

a) Los buques que hayan sido matriculados no serán sometidos al requisito de arqueo para fines de nueva matriculación, a menos que no hayan sufrido alguna alteración en cuanto a su capacidad para carga, posteriormente a la época de su primer arqueo.

Art. 77.— La Junta de arqueo levantará el acta correspondiente para fines de constancia e información de la Comandancia de Puerto, en la cual constará la estructura del buque, el número de puentes y de mástiles, su eslora, manga y puntal, porte, medio de propulsión y cualquier otra información descriptiva de la identidad del buque y, además, que su nombre y matrícula están pintados en la popa en la forma requerida por esta ley. El acta deberá estar refrendada por el dueño, o por el capitán del buque o por cualquier otra persona que hubiere presenciado el arqueo en representación del dueño, en testimonio de la veracidad de los detalles en ella contenidos, bajo pena de nulidad de la misma.

Art. 78.— El nombre de cada buque dominicano será marcado a cada lado de la proa y sobre la popa, así como también el puerto de su matrícula deberá estar escrito sobre la popa. Estos nombres serán pintados o dorados, o consistirán de letras romanas de color claro, talladas o fundidas sobre fondo de color oscuro o de color oscuro sobre un fondo claro, aseguradas en su sitio y distintamente visibles. Las letras más pequeñas que se usen no serán menores de 10 centímetros. El puerto de matrícula será aquel en el cual se haya efectaudo el registro.

Art. 79.— Los buques de vapor y motonaves dominicanas, además de llevar su nombre en los sitios indicados en el artículo anterior, lo llevarán también en un lugar conspícuo en letras claras y de un tamaño no menos de 15 centímetros de largo cada una, en cada lado exterior de la caseta del piloto, si la tuviere.

Art. 80.— Ningún capitán, dueño o agente de un buque dominicano cualquiera, cambiará el nombre de su buque y por ninguna estratagema, anuncio o invención engañará o intentara engañar al publico, a algún oficial o agente de la República Dominicana, a alguna corporación, agente o personas, por lo que respecta al nombre verdadero y condiciones de su buque, bajo pena de comiso del mismo.

Art. 81.— El Secretario de Estado de Guerra y Marina, queda autorizado para permitir al dueño de cualquier buque debidamente registrado en condiciones de navegar y libre de deudas, cambiar su nombre, cuando a su juicio, exista causa suficiente para ello. El Secretario de Estado de Guerra y Marina, establecerá las regias y reglamentos y requerirá la evidencia que él estime necesaria concerniente al tiempo, condiciones, lugar donde fué construído y responsabilidad financiera del buque para evitar perjuicio al público o a intereses particulares; y cuando se conceda tal permiso por el Secretario, éste ordenará la publicación de la orden de cambio de nombre por lo menos en cuatro ediciones de cualquier periódico, diario o semanal, en el lugar del registro; y los gastos para obtener la evidencia y anunciar el cambio de nombre serán pagados por la persona o personas que deseen tal cambio de nombre.

Art. 82.— Ninguna embarcación podrá ser matriculada con el nombre de otra que lo hubiere sido antes. Es obligación de los Camandantes de Puerto informarse con la Secretaría de Estado de Guerra y Marina si no existen embarcaciones dominicanas con el mismo nombre de aquella que solicite matrícula en su Comandancia respectiva.

Art. 83.— El calado de todo buque registrado será marcado sobre los postes de popa y de proa en piés ingleses o en decímetros, en número arabigos o romanos. La parte inferior de cada cifra indicará el calado hasta esa cifra.

Art. 84.— El registro de cada buque expresará su eslora y su manga junto con su calado y puntal debajo de la cubierta tercera o del mástil, lo cual se determinará en la forma siguiente: La cubierta del tonelaje será la segunda de abajo en los buques que tengan tres o más cubiertas en el casco; y en los demás casos la cubierta del tonelaje será la cubierta superior del casco. Se considerará como longitud del buque, el largo desde la parte delantera del tablaje exterior de la roda, a la parte posterior de la limera del timón principal en los vapores de hélice, y a la parte posterior de los machos del timón en toda otra embarcación arqueada sobre la superficie de la cubierta del tonelaje. La medida de la parte más ancha por fuera del buque se considerará la anchura del bao mayor del buque. Un arqueo de la parte inferior de la cubierta del tonelaje, en medio del navío, al techo interior de la bodega, (por medio del espesor) se tomará como puntal de la bodega. Si la embarcación tiene una tercera cubierta, entonces la altura desde la superficie del tablaje de la cubierta superior, se tomará como altura debajo de

dicha cubierta superior. Todo arqueo se tomará en piés y fracciones de pié; y toda fracción de pié se expresará en decimales.

Art. 85.— Por el artículo anterior no se requiere que parte alguna de cualquier embarcación sea registrada o arqueada para saber el tonelaje, si dicha parte fuere usada para cámaras o camarote, construídos enteramente arriba de la primera cubierta, que no sea una cubierta del casco.

Art. 86.— El tonelaje de registro de toda embarcación construída en la República Dominicana, o de la propiedad de un ciudadano de dicha República, será el total de su capacidad cúbica interior en toneladas de 100 pies cúbicos cada una, que se determinará como sigue: mídase el largo de la embarcación en línea recta a lo largo de la parte de arriba de la cubierta del tonelaje, de la parte interior del tablaje interno, promedio del espesor, del lado de la roda al interior del tablaje sobre las gambotas de popa, promedio del espesor, deduciendo del largo lo que corresponde a la parte de la roda que cae hacia afuera en el espesor de la cubierta y lo que corresponde a la gambota de popa que cae hacia afuera un tercio de la vuelta de los baos; divídase la longitud así tomada en el número de partes iguales como se requiere en la siguiente tabla, según la clase a que corresponda el buque en la tabla mencionada.

PRIMERA CLASE: Las embarcaciones de las cuales la eslora del tonelaje según el arqueo indicado arriba sea 50 piés o menos: divídase en seis partes iguales.

SEGUNDA CLASE: Las embarcaciones de las cuales la eslora del tonelaje según el arqueo indicado arriba sea mayor de 50 piés y no exceda de cien piés: divídase en ocho partes iguales.

TERCERA CLASE: Las embarcaciones de las cuales la eslora del tonelaje según el arqueo indicado arriba sea mayor de 100 piés y no exceda de 150 piés: divídase en diez partes iguales.

CUARTA CLASE: Las embarcaciones de las cuales la eslora del tonelaje según el arqueo indicado arriba sea mayor de 150 piés y no exceda de 200 piés: divídase en doce partes iguales.

QUINTA CLASE: Las embarcaciones de las cuales la eslora del tonelaje según el arqueo indicado arriba, sea mayor de 200 piés y no exceda de 250 piés: divídase en catorce partes iguales.

SEXTA CLASE: Las embarcaciones de las cuales la eslora del tonelaje según el arqueo indicado arriba, sea mayor de 250 piés: divídase en diez y seis partes iguales.

Art. 87.— Luego que la bodega esté suficientemente limpia para que se puedan tomar debidamente las profundidades y anchuras requeridas, obténgase el área transversal de tal embarcación en cada punto de división del largo, como sigue:

a) Mídase la profundiad de cada punto de división desde un punto distante un tercio de la vuelta de los baos debajo de

la cubierta del tonelaje, o en caso de alguna abertura extiéndase un cordel a continuación de dicha cubierta y mídase debajo de esta hasta la parte superior del piso de madera, por dentro de la traca blanda, despues de deducir el promedio del espesor del techo interior de la bodega que se halla entre el tablaje del punto y la traca blanda. Despues si la profundidad en la división del largo en medio del navío no excede de 16 piés, divídase cada profundidad en cuatro partes iguales; mídase entonces la anchura horizontal interior, en cada uno de los tres puntos de división y tambien en los puntos superiores e inferiores de la profundidad, extendiendo cada medida al promedio del espesor de la parte del tablaje o techo interior que está entre los puntos de arqueo; numerense estas anchuras comenzando de arriba, numerando la anchura superior con el número 1, etc., hasta la anchura más baja; multiplíquense la segunda y cuarta por cuatro, y la tercera por dos; súmense estos productos juntos y añádase a la suma la primera y la última o quinta anchura; multiplíquese la cantidad así obtenida por un tercio del intervalo común entre las anchuras, y se considerará el producto el área transversal; pero si la profundidad en el medio del navío excede de 16 piés, divídase cada departamento en seis partes iguales en vez de cuatro y mídase según se deja indicado, las anchuras horizontales en los cinco puntos de división y también en los puntos superiores e inferiores de la profundidad; numérense éstos comenzando de arriba según se indica antes; multiplíquese la segunda, cuarta y sexta por cuatro, y la tercera y la quinta por dos; súmense estos productos juntos y a la suma añádase la primera y la última anchura o sea la séptima; multiplíquese las cantidades así obtenidas por un tercio del intervalo común entre las anchuras, y el producto se considerará el área transversal.

Art. 88.— Habiéndose determinado así el área transversal en cada punto de división de la longitud de la embarcación, según se requiere anteriormente, procédase a determinar el tonelaje de registro de dicha embarcación de la siguiente manera:

a) Numérense las áreas sucesivamente uno, dos, tres etc., yendo el número 1 al límite extremo del largo en la proa y el último número en el límite extremo del largo en la popa; luego, ya sea que el largo se divida según la tabla en seis o 16 partes, como en las clases uno y seis, o en algún número intermedio como en las clases dos, tres, cuatro y cinco, multiplíquese la segunda y toda área cuyo número sea par, por 4 y la tercera y toda área cuyo número sea impar, con excepción de la primera y la última, por 2; súmense estos productos juntos y añádase a la suma la primera y la última si rinden algo; multiplíquese las cantidades así obtenidas por un tercio del intervalo común entre las áreas, y el resultado será el contenido cúbico del espacio debajo de la cubierta del tonelaje; divídase este producto por 100, y el cociente que es el tonelaje de registro del buque, sujeto a las adiciones que aquí se mencionarán más adelante.

Art. 89.— Si hay alguna abertura, toldilla o cualquier otro espacio cerrado en la cubierta superior, disponible para carga o víveres o para alojamiento y acomodo de los pasajeros o de la tripulación, el tonelaje de dicho espacio se determinará y se agregará al tonelaje bruto, como sigue:

a) Mídase en piés el largo medio interior de tal espacio y divídase por un numero par de partes iguales del cual la distancia separadamente sea lo más aproximada, igual a quellas entre las cuales ha sido dividido el largo de la cubierta del tonelaje; mídase en el medio de su altura las anchuras interiores; por ejemplo, una en cada fin y en cada uno de los puntos de division, numerandolas sucesivamente uno, dos, tres, etc., luego añádase a la suma de las anchuras de los extremos, cuatro veces la suma de las anchuras que tengan números pares y dos veces la suma de las anchuras que tengan numeros impares, con excepción de la primera y la última y multiplíquese toda la suma por un tercio del intervalo común entre las anchuras; el producto dará el área media horizontal de tal espacio; mídase entonces la altura media entre los tablones de las cubiertas, y multiplíquese éste por el área media horizontal; divídase el producto por cien y el cociente se considerará el tonelaje de tal espacio y se adicionará al tonelaje bajo cubiertas de tonelaje, el cual será determinado como se deja dicho más antes. Siempre que no se adicione al tonelaje bruto ningún espacio abrigado arriba de la cubierta superior que esté bajo techo pero expuesto a la intemperie, esto es, que no esté cerrado.

Art. 90.— Si una embarcación tiene una tercera cubierta o sea cubierta superior, el tonelaje del espacio entre ésta y la cubierta del tonelaje se determinará como sigue:

a) Mídase en piés el largo interior del espacio, en el medio de su altura, desde el tablaje al lado de la proa hasta el maderamen en la popa, y divídase el largo en el mismo número de partes iguales en el cual se divide el largo de la cubierta del tonelaje; mídase también en el medio de su altura, la anchura interior del espacio en cada uno de los puntos de división, también la anchura de la proa y la anchura de la popa; numérense sucesivamente uno, dos, tres, etc., comenzando en la proa; multiplíquese la segunda y todas las otras anchuras que tengan números pares, por cuatro, y la tercera, y todas las otras anchuras que tengan números impares, con excepción de la primera y la última, por dos, adiciónense a la suma de estos productos la primera y última anchura, multiplíquese toda la suma por un tercio de intervalo común entre las anchuras, y el resultado dará en piés superficiales, el área media horizontal de dicho espacio; mídase la altura media entre el tablaje de las dos cubiertas y multiplíquese por esta altura el área media horizontal y el producto será el contenido cúbico del espacio; divídase este producto por cien, y el cociente se considerará el tonelaje de tal espacio y se agregará al otro tonelaje del buque, el cual será determinado como se indica arriba. Y si el buque tiene más de tres cubiertas, el tonelaje de cada espacio

entre puentes, arriba de la cubierta del tonelaje, será severamente determinado de la manera aquí arriba descrita y será agregado al tonelaje del buque.

Art. 91.— El contenido cúbico de las escotillas se obtendrá multiplicando juntos el largo y el ancho y el producto de la profundidad media tomado desde el tope del bao hasta la parte inferior del cuartel. Del tonelaje adicional de las escotillas se deducirá medio por ciento del tonelaje bruto y el sobrante se adicionará solamente al tonelaje bruto del buque con exclusión del tonelaje de las escotillas.

Art. 92.— Para indagar el tonelaje de los buques descubiertos, el borde superior de la traca de arriba formará la línea divisoria del arqueo, y la profundidad se tomará de una línea de babor a estribor que se extienda de la borda superior de tal traca en cada división de la longitud.

Art. 93.— En el caso de un buque construído con doble fondo para lastre de agua, si el espacio entre el bindaje interior y exterior del mismo es certificado por el Comandante de Puerto como no disponible para acarreo de carga, víveres o combustibles, entonces la profundidad del buque se considerará que es la parte de arriba del blindaje interior del doble fondo, y que el lado superior se considere que representa las varengas para los propósitos de arqueo. Del tonelaje bruto se deducirá cualquier otro espacio adaptado solamente para lastre de agua certificado por el Comandante de Puerto como no disponible para la conducción de carga, víveres, efectos o combustibles.

Art. 94.— Del tonelaje bruto de toda embarcación de la República Dominicana se deducirá:

a) El tonelaje de los espacios o compartimientos ocupados o asignados para uso de la tripulación del buque. Todo lugar asignado a la tripulación del buque tendrá un espacio de no menos de setenta y dos piés cúbicos y no menos de doce piés cuadrados, medidos sobre la cubierta o piso de ese lugar, para cada marinero o aprendiz allí alojado. Este espacio será construído de una manera segura, propiamente alumbrado, desaguado y ventilado y debidamente protegido contra la intemperie y el mar, y tanto como sea practicable propiamente cerrado y protegido contra el efluvio o tufo del cargamento o del agua del pantoque. Todo sitio así ocupado se conservará libre de efectos o víveres de cualquier clase que no sean de la propiedad personal de la tripulación en uso durante el viaje y si cualquier sitio semejante no se conserva libre de ese modo, el capitán será multado y pagará a cada marinero o aprendiz alojado en ese lugar, después que se haya puesto queja ante él por uno o dos de los marinos así alojados, la suma de cincuenta centavos por cada día durante el cual cualquier clase de efecto o provisiones, según se deja dicho, se guarden o almacenen en el mencionado lugar.

No se hará ninguna deducción del tonelaje según se deja

indicado, a menos que haya una inscripción permanente en un bao y sobre la puerta de entrada de cada sitio semejante del número de hombres que pueda acomodar, con estas palabras: "Se certifica que acomoda————marineros".

b) Cualquier espacio exclusivamente para uso del capitán certificado por el Comandante de Puerto que tiene una extensión razonable y que está construído propiamente, y que las palabras "Certificado para el acomodo del Capitán", serán permanentemente esculpidas en una viga sobre la puerta de tal espacio.

c) Cualquier espacio usado exclusivamente para la operación del timón, el cabrestante y el engranaje del ancla; o para conservar las cartas de navegar, señales y otros instrumentos de navegación y los víveres del contramaestre. Las palabras "Certificado para el engranaje del timón"; "Certificado para los víveres del Contramaestre" o "Certificado para cuarto de cartas de navegar", según sea el caso, deben grabarse permamentemente en la viga y sobre la puerta de entrada de cada lugar semejante.

d) El espacio ocupado por la máquina de guía si ésta está conectada con las bombas principales del buque.

e) En el caso de un buque impelido completamente por velas cualquier espacio que no exceda de dos y medio por ciento del tonelaje bruto usado exclusivamente para almacenar las velas, a menos que el Interventor certifique que los espacios deducidos son de una extensión razonable y construídos propia y eficientemente para los fines a que se destinaron, y las palabras "Certificado para almacenamiento de vela" serán talladas en la viga sobre la puerta de entrada de tal espacio.

f) En los buques impelidos por ruedas de paletas, cuando el tonelaje del espacio ocupado por las calderas y maquinarias y necesario para la debida operación de éstas sea mayor de veinte por ciento y menor de treinta por ciento del tonelaje bruto, la deducción será 37% del tonelaje bruto; y en los buques impelidos por hélices en los cuales el tonelaje del espacio sea mayor de trece por ciento y menor de veinte por ciento del tonelaje bruto, la deducción será 32% del tonelaje bruto.

g) En el caso de vapores de hélices, el contenido de la flecha principal es considerará como espacio necesario para la debida operación de la maquinaria.

h) En el caso de otros buques en los cuales el espacio efectivo ocupado por la maquinaria propu'sora, tratándose de buques de rueda de paletas, monte a veinte por ciento o menos y en el caso de vapores de hélice a trece por ciento o menos del tonelaje bruto del buque, la deducción consistirá, tratándose de buques de ruedas de paletas de uno y medio del tonelaje del espacio efectivo para maquinaria, y en el caso de vapores de hélice, la deducción será de uno y tres cuarto del to-

nelaje del espacio efectivo para maquinaria. Pero si el espacio efectivo para maquinaria es tan grande que monte, tratándose de buques de reudas de paletas, a treinta o más por ciento, y tratándose de vapores de hélice a veinte o más por ciento, del tonelaje bruto del buque, la deducción consistirá en 37 por ciento del tonelaje bruto del buque si se tratare de uno de ruedas de paletas, y 32% del tonelaje bruto si se tratare de un vapor de hélice; o si el dueño lo prefiere; se deducirá del tonelaje bruto del buque el tonelaje del espacio o espacios efectivamente ocupados o requeridos para ser incluídos en la debida operación de las calderas y maquinaria, incluyendo la flecha principal o callejuela en los vapores de hélice, con la adición de 50% tratándose de buques movidos por ruedas de paletas, y en el caso de vapores movidos por hélices, de 75% del tonelaje de tal espacio.

i) En una solicitud por escrito hecha por los dueños de un buque al Secretario de Estado de Guerra y Marina, el tonelaje de tal porción del espacio o espacios arriba de la corona del cuarto de máquina y arriba de la cubierta superior como se halle construída para la maquinaria o para la admisión de luz y aire, no requerido para ser agregado al tonelaje del espacio bruto, deberá, con el objeto de investigar el tonelaje del espacio ocupado por la fuerza propulsora, ser adicionado al tonelaje del espacio de la máquina; pero entonces será incluído en el tonelaje bruto; tal espacio o espacios deben ser de razonable extensión, seguros y apropiados para navegar, y no pueden ser usados con otro fin si no es el de la maquinaria o para la admisión de aire y luz para la maquinaria o calderas del buque.

Art. 95.— El tonelaje neto o de registro será el resultado de la deducción que se haga al tonelaje bruto, de los espacios a que se refiere el artículo anterior.

Art. 96.— El registro del buque expresará el número de cubiertas, el tonelaje bajo la cubierta de tonelaje, el de los entrepuentes, arriba de la cubierta del tonelaje; también el de la popa u otros espacios cerrados arriba de la cubierta, cada uno separadamente.

Art. 97.— En todo buque mercante de la República Dominicana, cuya construcción se comience después de la promulgación de esta ley, con excepción de los yates, botes del Práctico o embarcaciones de menos de cien toneladas de registro, todo sitio asignado a la tripulación del buque tendrá un espacio de no menos de 120 piés cúbicos y no menos de 16 piés cuadrados, medidos sobre la cubierta o piso de ese lugar, para cada marinero o aprendiz que se aloje allí y cada marinero tendrá una litera separada y no más de dos literas se pondrán una encima de otra; tal sitio de alojamiento será construído con seguridad, propiamente alumbrado, desaguado, calentado y ventilado, debidamente protegido contra la intemperie y el mar y tanto como sea posible, debidamente cerrado y protegido contra el efluvio o tufo del cargamento o del agua del pantoque. Y todo espacio semejante para la tripulación se con-

servará libre de efectos o víveres en uso durante el viaje que no sean de la propiedad personal de los tripulantes que ocupan dicho lugar.

Art. 98.— Además del espacio asignado para alojamiento según se prevé anteriormente, sobre todos los buques mercantes de la República Dominicana que en el curso ordinario de su tráfico hagan viajes que duren más de tres días entre puertos, y los cuales lleven una tripulación de 12 o más marineros, se construirá un compartimiento, separado de una manera conveniente de otros espacios, para usarse como hospital y tal compartimiento tendrá cuando menos una litera por cada doce marineros que constituyan la tripulación del buque, siempre que no sean necesarias más de seis literas en cualquier caso.

Art. 99.— Todo buque mercante de la República Dominicana, cuya construcción sea comenzada después de la promulgación de esta ley, que tenga más de doce hombres sobre cubierta debe tener cuando menos una lavandería clara, limpia y propiamente ventilada. Se proveerá cuando menos de un lavadero por cada dos hombres de la vigilancia. La lavandería será debidamente calentada. Una lavandería será proporcionada separadamente para los fogoneros y maquinistas, si su número excede de diez, que sea suficientemente grande para acomodar cuando menos una sexta parte de ellos al mismo tiempo, que tenga un abastecimiento de agua fría y caliente y un número suficiente de palanganas, sumideros y baño de regadera.

Art. 100.— Cualquier falta de cumplimiento de las disposiciones contenidas en el artículo anterior, será castigada de acuerdo con la pena establecida por la presente ley, a menos que, los castillos de proa se fumiguen en intervalos regulares según se disponga en los reglamentos que serán expedidos por la Secretaría de Estado de Sanidad y Asistencia Pública, con la aprobación de la Secretaría de Estado de Guerra y Marina, y que dichos castillos tengan cuando menos dos salidas, una de las cuales pueda usarse en casos de emergencia.

Art. 101.— En el registro u otro certificado oficial del tonelaje o de la nacionalidad de un buque de la República Dominicana, se anotarán separadamente las deducciones hechas del tonelaje bruto además de lo que actualmente requiere la ley que sea expresado allí, y también se anotará el tonelaje neto o de registro de un buque.

a) Pero los registros o alistamientos pendientes de buques de la República Dominicana no se declararán nulos por la adición de dicho nuevo informe de su tonelaje, a menos que éste sea voluntariamente rendido; pero este informe puede ser agregado al documento pendiente en el mismo o por medio de un apéndice, con un certificado del Comandante de Puerto de que se enmiende el cómputo original del tonelaje.

Art. 102.— En todo buque documentado como buque de la

República Dominicana, el número denotando el tonelaje neto del mismo será profundamente grabado o marcado de otro modo permanentemente en su bao principal y así permanecerá; y si se descontinuase el número en cualquier tiempo, tal buque estará sujeto a una multa de treinta pesos a su llegada a cada un puerto de la República Dominicana si no tiene el buque su número de tonelaje legalmente tallado o permanentemente marcado.

Art. 103.— A solicitud del dueño o capitán de un buque dominicano dedicado al comercio extranjero, los Comandantes de Puerto, bajo los reglamentos que se aprobarán por el Secretario de Estado de Guerra y Marina, están autorizados para adjuntar al registro de tal buque un apéndice, para uso de los puertos extranjeros, especificando separadamente el arqueo del espacio o espacios que, según los reglamentos de otras naciones sea permitido deducir del tonelaje bruto y no sea permitido por las leyes de la República Dominicana.

a) Los buques arqueados al entrar en vigor la presente ley, no tendrán que hacer un nuevo arqueo, a menos que su forma o estructura sean modificados.

Art. 104.— En cualquier tiempo que al Secretario de Estado de Guerra y Marina, se le declare que las reglas concernientes al arquero de tonelaje de los buques de la República Dominicana han sido substancialmente adoptadas por el Gobierno de cualquier país extranjero, puede ordenar que los buques de tal país extranjero sean considerados como del tonelaje denotado en sus certificados de registro u otros papeles nacionales, y en consecuencia de eso, no será necesario que tales buques sean arqueados de nuevo en ningún puerto de la República Dominicana y cuando sea necesario investigar el tonelaje de cualquier buque que no sea de la República Dominicana, dicho tonelaje será indagado de la manera dispuesta por la ley para el arqueo de buques de la República Dominicana.

Art. 105.— Las infracciones a la presente ley serán castigadas con multa de $ 25.00 a $ 500.00, salvo el caso previsto en el artículo 102.

a) No se tomará medida alguna para interrumpir o suspender las operaciones de un buque, cuando el capitán o consignatario preste fianza satisfactoria para cubrir las multas que pudieren ser impuestas.

Art. 106.— La presente ley deroga y sustituye en su totalidad o en parte a las números 253, del 31 de Diciembre de 1931; 389, del 11 de Noviembre de 1932; 67, del 3 de Febrero de 1939; 476, del 9 de Junio de 1941; 32, del 4 de Julio de 1942; 104, del 26 de Octubre de 1942; así como toda ley o parte de ey que le sea contraria.

DADA en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, en Ciudad Trujillo, Distrito de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los nueve días del mes de enero del

año mil novecientos cuarenta y seis; años 102º de la Independencia, 83º de la Restauración y 16º de la Era de Trujillo.

El Presidente,
Porfirio Herrera.

Los Secretarios:
Milady Félix de L'Official.
Polibio Díaz.

DADA en la Sala de Sesiones del Palacio del Senado, en Ciudad Trujillo, Distrito de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los diez días del mes de enero del año mil novecientos cuarenta y seis; años 102º de la Independencia, 83º de la Restauración y 16º de la Era de Trujillo.

M. de J. Troncoso de la Concha,
Presidente.

M. García Mella,
Secretario.
R. Emilio Jiménez,
Secretario.

RAFAEL LEONIDAS TRUJILLO MOLINA
Presidente de la República Dominicana

En ejercicio de la atribución que me confiere el inciso 3º del artículo 49 de la Constitución de la República,

PROMULGO la presente Ley, y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADA en Ciudad Trujillo, Distrito de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana, a los doce días del mes de enero del año mil novecientos cuarenta y seis, años 102º de la Independencia, 83º de la Restauración y 16º de la Era de Trujillo.

RAFAEL L. TRUJILLO.

Resolución Nº 1085, que aprueba un contrato de venta suscrito entre el Estado y el señor H. Bienvenido Gómez.— G. O. Nº 6381, del 17 de Enero de 1946.

EL CONGRESO NACIONAL
En Nombre de la República

NUMERO 1085.

VISTO el inciso 21 del Artículo 33 de la Constitución de la República;

VISTO el Contrato suscrito en fecha dos del mes de enero del año mil novecientos cuarentiseis, por el Estado Dominicano, representado por el señor R. Paíno Pichardo, Secretario de Estado del Tesoro y Crédito Público y el señor H. Bienvenido Gómez;

R E S U E L V E :

UNICO:— Aprobar, como por la presente Resolución aprue-