

á cargo del ciudadano José M. Pichardo B., Ministro de Correos y Telégrafos.

Dado en Santo Domingo, Capital de la República, á los 27 días del mes de Junio de 1896; año 53 de la Independencia y 33 de la Restauración.

U. HEUREAUX.

Núm. 3665.—LEY para el régimen de las Comandancias de Puerto de la República.

Dios, Patria y Libertad.—República Dominicana.—El Congreso Nacional.—En nombre de la República.—Por iniciativa del Poder Ejecutivo.—Previas las tres lecturas constitucionales, ha dado la siguiente

LEY PARA EL REGIMEN DE LAS COMANDANCIAS DE PUERTO DE LA REPUBLICA.

Art. 1º La policía general de los puertos y fondeaderos queda exclusivamente encomendada á los Comandantes de puertos.

§ Para la vigilancia y policía de las ensenadas y puertos no habilitados de la República, podrán nombrarse Comisarios de Marina, autoridades que dependerán del Comandante del puerto de su jurisdicción.

Art. 2º En los casos de naufragio, incendio, etc., de buques por cualquier causa de fuerza mayor, el capitán del puerto es la autoridad más inmediata llamada á dictar las medidas más convenientes para la seguridad de las vidas é intereses en peligro.

§ Es obligación de todo buque nacional prestar su auxilio en estos casos, salvo causa de impedimento legal, debidamente justificada, haciéndose acreedor, cuando se negare á ello voluntariamente, á una multa de cincuenta pesos, que será impuesta por el Comandante del puerto, previo proceso verbal que formulará, del que enviará copia al Ministerio de Guerra y Marina y sin perjuicio de las indemnizaciones que pueda reclamar el buque auxiliado.

Art. 3º Puesto un Capitán de puerto en posesión de su empleo, correrá á su cargo el buen amarradero de las embarcaciones, el orden de la carga y descarga de los buques, y en general, la policía, seguridad y limpieza del puerto, debiendo mantenerse al corriente de las entradas y salidas de toda clase de embarcaciones y de cuanto pueda ocurrir en dicho puerto.

Art. 4º Los Capitanes de puertos están obligados á recorrer el puerto, por lo menos una vez al mes, acompañado de los prácticos necesarios para examinar el plano, la sonda ó braceaje, no sólo de los bajos sino de todo el puerto, las marcas ó boyas para la entrada ó salida, señalando las que fueren mejores, indicando la calidad del fondo, los perjuicios de un paraje y las ventajas de otro, el modo de amarrarse los buques con determinado viento, el lugar para dar carena, ó darle quilla á los buques y los puntos destinados ó más á propósito al desembarco de pasajeros, haciendo conocer además, cuantas mejoras crea necesarias y dando de ello cuenta á quien corresponda para los fines á que haya lugar.

Art. 5º En los puertos en donde desembocaren ríos que por sus avenidas pudieren causar perjuicios á las embarcaciones, el Capitán del puerto deberá indicar la posición que deban adoptar los buques, á fin de que corran el menor riesgo posible, ni causen averías por sus vergas, masteleros, amarras etc.

Art. 6º La jurisdicción de los Capitanes de puerto comprende todo el litoral marítimo á que alcanza el de la común á que corresponda.

§ En caso de dudas respecto á este límite, se le determinará por el Ministerio de Guerra y Marina.

Art. 7º Los Capitanes de puertos estarán subordinados á los Gobernadores civiles y militares en todo lo concerniente á los despachos de buques, bajeles de guerra nacionales ó extranjeros, separación de barcos en cuarentena y al cumplimiento de los acuerdos de la Junta de Sanidad. Por lo demás, obrarán los capitanes de acuerdo con las leyes y como mejor corresponda al desempeño del servicio público, siendo personalmente responsables de sus faltas y de lo que prescribe la presente Ley.

Art. 8º Déjase á opción de los capitanes de puerto, solicitar el nombramiento de los prácticos de número que crean necesarios, á los cuales se proveerá el despacho correspondiente por el Ministerio de Guerra y Marina.

Art. 9º Los prácticos deben ser escogidos entre los marinos de mejores costumbres, mayor inteligencia y conocimiento de nuestros puertos y costas y que hayan prestado servicios á la República, procurando igualmente que posean la robustez y agilidad necesarias para el desempeño de este servicio.

Art. 10. Son atribuciones de los prácticos:

1ª Salir al encuentro de los buques hasta el lugar desde donde estos los soliciten, despidiéndose de ellos una vez que se hallen fuera de la zona del peligro.

2ª Pilotear, á su entrada y salida, los buques del Estado, gozando de ración en el rancho como pilotos, siempre que su ocupación abordo sea de medio día ó más tiempo.

Art. 11. Los buques nacionales y extranjeros, para indicar la necesidad de práctico, harán uso de la bandera del Código Internacional de señales marcada para este objeto. A esta señal, si hubiere peligro inminente, es deber también de los pescadores que se percibieren, aunque sin nombramiento de prácticos, dirigirse inmediatamente al buque, y si el Comandante les considerare hábiles, arriará la bandera en señal de haber ya cesado la necesidad, dejando á estos individuos á su bordo todo el tiempo que juzgue necesario.

§ El deber de los pescadores de que habla el artículo anterior, se hace extensivo al caso de los buques de guerra y mercantes.

Art. 12. A los prácticos de oficio ó titulares, es á quienes corresponde exclusivamente pilotar las embarcaciones mercantes y de guerra, nacionales ó extranjeras, á la entrada y salida de los puertos, cuando lo soliciten.

Art. 13. Los prácticos están obligados á salir al encuentro de las embarcaciones, uniformados y con la bandera nacional enarbolada en la proa del bote; deberán, una vez á bordo del buque, informarse con el capitán, tanto á la entrada como á la salida, del calado de su buque, para el acierto de su dirección, así como para situarlo en el lugar que el capitán del puerto tenga á bien designarle, sea para atracar con el fin de descargar, ó para mayor facilidad de socorrerle, si fuere necesario.

Art. 14. El uniforme de los prácticos constará de chaqueta de paño negro cruzada, con dos carreras de botones dorados y las insignias de marino, cachucha redonda galoneada, con el escudo nacional, y pantalón blanco.

§ El costo del uniforme deberá hacerse de los fondos públicos.

Art. 15. Todos los marinos de servicio se mantendrán uniformados y este uniforme será: pantalón de dril azul, camisa blanca con las vueltas del cuello azul y dos anclas en las puntas, gorro blanco numerado con tinta negra, todo de acuerdo con la usanza de la marina nacional.

Art. 16. Siempre que el práctico juzgare peligroso la entrada ó la salida de una embarcación, lo participará al capitán, una vez llegado á su bordo; si éste persistiere en la salida ó en la entrada, el práctico le exigirá un documento que pruebe su insistencia y cubra la responsabilidad del práctico. Si el capitán se negare á ello, el práctico queda autorizado á no pilotear la embarcación, después de dar aviso oportuno al capitán del puerto.

Art. 17. En los casos en que un buque, por su antigüedad ú otra causa, deje de hallarse en estado de completa seguridad para navegar, el capitán del puerto está obligado á impedir su salida, convocando inmediatamente la comisión de expertos para que conozca del estado de dicho buque. Esta comisión se compondrá del Capitán del puerto, un maestro carpintero de ribera, dos capitanes de buque, uno nacional y otro extranjero, y el Secretario de la Capitanía del puerto. Dicha comisión, que podrá reunirse no solo á invitación del Capitán del puerto, sino también á pedimento del Cónsul de la Nación del buque en cuestión, y aún á falta de aquel, de su capitán, levantará un acta del experticio llevado á cabo; y si de este resultare que el buque se halla imposibilitado de navegar, quedará condenado sin apelación.

Art. 18. Ningún buque procedente del extranjero podrá entrar al puerto antes de haber recibido la visita del Médico de Sanidad y de haber entregado la patente limpia que justifique su procedencia de puertos en donde no existe epidemia, lo mismo que la correspondencia que trajere.

Art. 19. Ningún buque podrá salir para el extranjero sin haber antes recibido la visita de la Capitanía del puerto para verificar el rol de la tripulación y demás medidas de policía que le están encomendadas.

Art. 20. Ningún buque extranjero podrá atracar, desatracar ni enmendarse, sin el correspondiente permiso de la Capitanía del puerto.

Art. 21. Todo buque atracado al muelle deberá tener las vergas al filo y el botalón de foque dentro.

Art. 22. Todo buque al tener que lastrar ó deslastrar, deberá dirigirse á la Capitanía del puerto, para que se le indique el lugar en donde debe tomar ó depositar el lastre. En los casos en que un buque vaya á cargar á la costa, la Capitanía del puerto dará instrucciones al piloto para que el buque no arroje su lastre sino en el punto que se le indique.

Art. 23. Todo capitán ó consignatario que necesitare de prácticos ó jornaleros para trabajar abordo de su buque, sea en el puerto ó en la costa, deberá solicitarlos en la Capitanía del puerto, y contratarlos allí con la intervención de su jefe inmediato.

Art. 24. Ningún buque despachado para el extranjero podrá verificar su salida antes de las seis de la mañana, ni después de la seis de la tarde, sin previo permiso de la Capitanía del puerto.

§ Queda autorizado el tráfico marítimo nocturno en la ría del Ozama y puerto de Santo Domingo, con las formalidades que se determinan á continuación y sin perjuicio de las disposiciones de la Ley de Aduanas y Puertos y de las de policía de puertos marítimos de la República.

1º Desde que principie á funcionar la planta eléctrica de la ría Ozama, permanecerá en la Comandancia del Puerto un práctico de guardia toda la noche, á fin de que pueda prestar sus servicios cuando sea requerido.

2º Ningún buque procedente del extranjero podrá hacer su entrada en la ría Ozama durante la noche, sin autorización del Comandante del puerto y previo el permiso de la Sanidad que, en caso urgente, podrá ser requerido.

3º Cada vez que haya de darse entrada durante la noche, á un buque procedente del extranjero, el Jefe del puerto dará aviso al del Resguardo para los efectos de la vigilancia consiguiente.

4º Los buques nacionales caboteros podrán salir y entrar libremente en la ría Ozama á cualquiera hora de la noche, sin otro requisito para la salida que el despacho usual, y para la entrada responder en alta voz á las preguntas que se le hagan respecto al nombre del buque, el del capitán y sobre la procedencia, por los vigilantes del puerto, quienes indicarán al capitán el lugar donde deba fondear, teniendo en cuen-

ta el ejercicio y la vigilancia del resguardo y la mayor seguridad de la embarcación.

5º Los buques extranjeros que quieran salir de la ría Ozama durante la noche, no tendrán después de llenadas todas las formalidades para su despacho, sino participarlo á la Comandancia del puerto, para que le provea de práctico oportunamente.

6º Los derechos del Médico de Sanidad y los del práctico serán dobles, cuando dichos empleados presten sus servicios de noche.

7º Se entiende por noche, desde la puesta del sol hasta su salida, cualquiera que sea la estación.

Art. 25. Ningún capitán podrá embarcar ni enrolar á un marino, sin presentarlo antes al capitán de puerto.

Art. 26. Ningún capitán de buque podrá sondar la barra ó el puerto sin previa autorización del capitán del puerto.

Art. 27. Ningún capitán podrá halar su buque á tierra, darlo de quilla ó de la banda, ni dar fuego al fondo, sin el competente permiso de la Capitanía del puerto.

Art. 28. Los capitanes cuidarán que los buques amarrados al muelle no causen daño á éste. Queda enteramente prohibido halar ó poner sobre el muelle botes, canoas ú otros objetos del uso de los buques.

Art. 29. Los capitanes de buques fondeados en los puertos ó radas, deberán prestarse mútua ayuda cuando la necesitare, según las reglas y costumbres marítimas.

Art. 30. Está prohibido echar dentro del puerto lastre y sustancias corrompidas. Las mortecinas de los buques serán elevadas al lugar que la Capitanía del puerto indicare.

Art. 31. Todo capitán de buque que permitiese echar lastre al agua, queda sujeto á la pena que prescribe en este caso el artículo 153 de la Ley de Aduanas y Puertos.

Art. 32. Ningún buque puesto en observación podrá fondear en el puerto, sino levantar ancla y permanecer fuera, yendo á fondear al lugar que se le indicare, hasta que se le cumplan los días de observación.

Art. 33. El capitán que desobedeciere las órdenes que le fueren dadas en este caso, pagará igual multa á la impuesta á los capitanes por el citado artículo 153 de la ley de Aduanas etc.

Art. 34. Los buques puestos en cuarentena, deberán ir

á cumplirla en el lugar que la Junta de Sanidad le designe, debiendo el capitán ó el consignatario pagar los gastos que se ocasionaren.

§ En caso de negativa del consignatario ó del capitán, queda el buque en garantía del pago de dichos gastos.

Art. 35. Habrá en las Capitanías de puerto un celador de muelle, nombrado por la autoridad competente y sus atribuciones serán las siguientes: exigir que todos los buques estén bien amarrados en tierra ó á las boyas; requerir que todas las embarcaciones ó lanchas que fueren á recibir ó á llevar carga fuera del puerto, estén provistas de encerados para guarecer la carga de la intemperie en caso de lluvia; impedir que después de las horas de oficina de la Aduana se desembarquen ó embarquen objetos sin el permiso del Interventor; examinar la carga de los buques ó embarcaciones que hicieren el comercio, y en el caso de descubrir objetos prohibidos por la ley, detenerlos, denunciando á la autoridad competente la contravención, y, finalmente, ocuparse de todo lo relativo á la policía del puerto, dando cuenta de su inspección diariamente á su jefe inmediato, que lo es el capitán del puerto.

Art. 36. La oficina de la Capitanía del puerto deberá poseer un barómetro, con el fin de precaver los temporales.

Art. 37. Ninguna embarcación nacional podrá zarpar del puerto sin su correspondiente despacho. La que incurriere en esta falta será multada con la suma de cuatro pesos fuertes, que satisfará en papel de multa de ese tipo, sin perjuicio de los demás cargos á que pueda haber lugar contra el infractor.

Art. 38. Los capitanes de puerto enviarán á fin de cada mes un estado al Ministerio de Guerra y Marina, dando cuenta de las operaciones practicadas por su Despacho como asimismo de las multas que se hubieren aplicado, con expresión del nombre y apellido del buque ó embarcación en que hubiere sido cometida la falta.

Art. 39. Todo buque de la marina nacional deberá llevar el nombre con que se le designare, escrito sobre la popa en caracteres legibles y llevará enarbolada la bandera á la entrada ó salida del puerto. Los capitanes ó patronos que faltaren á esta regla, pagarán, después de hecho constar por acta dicha falta en la Capitanía del puerto, por la primera vez, dos pesos en papel de multa; por la segunda vez, seis pesos en igual

especie; y por la tercera, serán privados del mando de la embarcación, hasta nueva orden.

Art. 40. Toda embarcación que llevaré á su bordo un individuo sin pasaporte ó licencia de la autoridad competente, ó que llevase ó trajere efectos prohibidos, será detenida hasta que sea justificado el hecho por testigos y levantado el proceso verbal correspondiente.

Art. 41. Los capitanes ejercerán la policía judicial, respecto de los crímenes y delitos que se cometan en los puertos y en alta mar en todo el radio de su jurisdicción respectiva, ateniéndose en estos casos á las prescripciones de las leyes ordinarias.

Art. 42. Los Capitanes de puerto están obligados á reglamentar el servicio de sus respectivos puertos, conforme á las necesidades ordinarias y á las disposiciones de la presente ley, dando de ello cuenta al Ministerio de Guerra y Marina para su aprobación ó desaprobación.

Art. 43. Con el objeto de asegurar su exacto cumplimiento, quedan obligados los Capitanes de puerto á fijar en sus oficinas, á la vista de todo el público, el tecto, *in extenso*, de este Reglamento.

Art. 44. Las comandancias de puerto informarán directamente al Ministerio de Guerra y Marina, sin perjuicio de hacerlo al Gobernador, de la entrada en su jurisdicción de todo buque de guerra, con expresión de su nacionalidad, etc., así como de todo naufragio ó incidente que ocurra en su litoral marítimo.

Art. 45. Las comandancias de puerto llevarán un libro de matrícula, en el que constarán todos los individuos dedicados á la profesión de marinos en el radio de su mando.

§ Este libro deberá estar dividido en casillas para detallar el nombre, apellido, residencia y filiación de cada marino, dedicando una casilla para observaciones.

Art. 46. La presente ley deroga cualquiera otra disposición que le sea contraria.

Dada en la sala de sesiones del Honorable Congreso Nacional, á los 24 días del mes de Junio de 1896; año 53 de la Independencia y 33 de la Restauración.

El Presidente: I. Franco.— Los Secretarios: I. Mejías.— R. García Martínez.

Ejecútese, comuníquese por las Secretarías correspondien-

tes, publicándose en todo el territorio de la República para su cumplimiento.

Dado en Santo Domingo, Capital de la República, á los 30 días del mes de Junio de 1896; año 53 de la Independencia y 33 de la Restauración.

U. HEUREAUX.

Refrendado: El **Ministro de Guerra y Marina**.—Braulio Alvarez.

Núm. 3666.—RESOLUCION del C. N. aprobando la introducción en la cláusula 18ª, de la Resolución del P. E. de fecha 27 de Mayo de este año, después de las palabras “Poder Legislativo”, las siguientes: *debiendo los tres tramos quedar concluidos cinco años después.*

Dios, Patria y Libertad.—República Dominicana.—El Congreso Nacional.—En nombre de la República.

Vista la Resolución del Poder Ejecutivo de fecha 27 de Mayo del año corriente, mediante la cual modifica algunas cláusulas de la concesión que tienen otorgada los señores Juan I. Jimenes y Cª, para la construcción de un ferrocarril que, partiendo del puerto de Monte Cristy y pasando por el pueblo de Guayubín, siga hasta empalmarse con el “Ferrocarril Central Dominicano”, en las cercanías de Santiago; y otro que, partiendo de la estación principal, termine en el pueblo de Dajabón; concesión que les fué dada por el Poder Ejecutivo en fecha 6 de Abril del año 1895, debidamente aprobada por este Alto Cuerpo el día 22, del mismo año; la cual Resolución dice así:

1ª La cláusula 4ª de dicha concesión queda reformada así: “La empresa se somete á las medidas de precaución que juzgue conducentes disponer el Gobierno para la garantía de los asociados, y que sean necesarias, á juicio de personas competentes”.

2ª La cláusula 18ª queda reformada así: Deberá darse principio á los trabajos dentro de los doce meses contados desde la fecha en que la presente Resolución sea aprobada por el