

Decreto Número 236.

La Asamblea Nacional Legislativa de la República de El Salvador,

CONSIDERANDO: que la Ley de Navegación y Marina vigente, decretada el tres de diciembre de mil ochocientos setenta y cinco, y el Reglamento de Marina del once de abril de mil novecientos dos, así como sus reformas posteriores, no corresponden a la intensificación que han alcanzado los servicios que en la actualidad se prestan en el Ramo de Marina ni a las prácticas usuales que en dicha materia se observan por los demás países; y deseando hasta donde sea posible, que las leyes y reglamentos de Marina estén equiparados relativamente a los de los demás Estados para facilitar los distintos servicios en beneficio de la navegación en general,

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales, por iniciativa del Poder Ejecutivo y oída la opinión de la Corte Suprema de Justicia,

DECRETA la siguiente

LEY DE NAVEGACION Y MARINA

I

Principios Generales

Art. 1o.- El Salvador reconoce que la alta mar no es susceptible de dominio.

Art. 2o.- Son de dominio nacional los esteros, ensenadas y bahías y el mar abierto adyacente, hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de la más baja marea; pero el derecho de policía para objetos concernientes a la seguridad del país y a la observancia de las leyes fiscales, se extiende hasta la distancia de cuatro leguas marinas medidas de la misma manera.

Art. 3o.- Las naves nacionales o extranjeras no podrán tocar ni acercarse a ningún paraje de las playas, excepto a los puertos habilitados y abiertos al comercio; a menos que un peligro inminente de naufragio o de apresamiento u otra necesidad semejante las fuerce a ello, y los Capitanes o patronos de las naves que de otro modo lo hicieren, sufrirán por el mismo hecho una multa de cien a quinientos colones, sin perjuicio de embargar la nave y su contenido y proceder al juzgamiento del delito que se hubiese cometido o intentado cometerse.

Los náufragos tendrán libre acceso a la playa y serán socorridos por las autoridades locales. (Art. 585 C.).

Art. 4o.- Se podrá pescar libremente en los mares. En el mar territorial sólo podrán pescar los salvadoreños y los extranjeros domiciliados. Los extranjeros domiciliados sólo podrán pescar con licencia de la autoridad marítima respectiva.

El que pescare sin licencia, habiendo debido obtenerla, pierde lo que hubiere pescado en provecho del Estado.

Art. 5o.- En cuanto a los buques que naufragaren en las costas de la República o especies náufragas que el mar arroja a las mismas, se estará a lo dispuesto en los artículos del 616 al 620 del C. inclusive, y en las demás Ordenanzas y Reglamentos especiales sobre la materia.

Art. 6o.- El Poder Ejecutivo podrá extender patente de corso en caso de guerra marítima.

Art. 7o.- Los piratas, siendo salteadores de mar y reconocidos como enemigos de todos los pueblos, pueden ser aprehendidos por las autoridades de la República en alta mar o en el mar territorial de ella y sometidos a juicio para ser castigados conforme al Pn. Para el juicio serán competentes las autoridades judiciales del Departamento o distrito a que pertenezca el puerto a donde primero arriben.

Art. 8o.- -Sus embarcaciones y objetos que se les aprehendan de ajena propiedad, serán restituidos a sus dueños, pagando las expensas y premio de salvamento.

Si no aparecieren los dueños, se procederá conforme al artículo 623 C.

Art. 9o.- El delito cometido por un salvadoreño en alta mar contra otro salvadoreño, será juzgado por el Juez de Primera Instancia en cuyo puerto o jurisdicción se haya desembarcado al reo.

Art. 10.- Se reputan naves nacionales las que naveguen con bandera y patente salvadoreñas.

Las empresas navieras de banderas y/o capital extranjero, pertenecientes a naciones amigas o neutrales, gozarán en lo relativo al aspecto tributario de los mismos privilegios que las nacionales, siempre que en su país de origen exista el mismo tratamiento para las empresas salvadoreñas, en caso contrario, se les aplicarán en igual magnitud, los impuestos, tasas o derechos con que fueren afectadas las naves salvadoreñas en el correspondiente país extranjero. (2).

II

Presas

Art. 11.- La Corte Plena ejercerá las funciones de Tribunal de Almirantazgo; en consecuencia, conocerá de todas las causas de presas, para declarar si son buenas o no, en vista de las diligencias practicadas por el Comandante y Capitán del puerto a donde hayan arribado las presas o represas.

Caso de que la Corte Plena declare buena la presa o represa, su fallo causará ejecutoria y con testimonio en forma devolverá al Comandante y Capitán respectivo las diligencias creadas, a fin de que termine y resuelva conforme a las leyes todas las cuestiones subsiguientes con los recursos e instancias establecidas.

Mas si el Tribunal Supremo declarase que no es buena la presa, su fallo también causará ejecutoria y devolverá al mismo Comandante y Capitán las diligencias con el testimonio legal a fin de que sean devueltos los objetos a sus dueños respectivos.

Art. 12.- En El caso del inciso 2o. del Artículo anterior, los Comandantes y Capitanes de los puertos ejercerán las funciones de Jueces de Primera Instancia y los juicios en que conozcan se seguirán por todos los trámites e instancias que tuvieren conforme al derecho común, conociendo en segunda y tercera instancia las Cámaras respectivas.

III

Departamentos Marítimos

Art. 13.- El mar territorial de la República se divide en cinco Departamentos Marítimos, de la manera siguiente:

- 1) Departamento Marítimo de La Unión, comprendiendo la Bahía de La Unión, la parte de mar del Golfo de Fonseca en que están situadas las islas salvadoreñas y el mar territorial hasta el paralelo de la boca oriental del río San Miguel;
- 2) Departamento Marítimo de El Triunfo, comprendido entre el paralelo de la boca oriental del San Miguel y el de la boca del Río Lempa;
- 3) Departamento Marítimo de La Concordia, comprendido entre el paralelo de la boca del Lempa y el de la boca del río Comalapa;
- 4) Departamento Marítimo de La Libertad, comprendido entre el paralelo de la boca del Comalapa y el de la boca del río Izote; y
- 5) Departamento Marítimo de Acajutla, comprendido entre el paralelo de la boca del Izote y el de la boca del Río de Paz.

Art. 14.- Para mientras quedan abiertos al comercio los puertos de El Triunfo y La Concordia, la autoridad marítima de La Unión extenderá su jurisdicción sobre el Departamento Marítimo de El Triunfo, y la de la Libertad sobre el de La Concordia.

Art. 15.- Las cabeceras de los Departamentos Marítimos son los puertos respectivos y la primera autoridad administrativa de ellos, los Comandantes y Capitanes de Puerto, cada uno dentro de los límites de su jurisdicción.

Art. 16.- Cada Comandante y Capitán de Puerto hará efectivo el derecho de policía que corresponde a la Nación sobre las cuatro leguas marinas de que habla el Art. 2, dentro de los límites que señalen las prolongaciones de los paralelos designados para sus respectivos Departamentos.

Art. 17.- La creación de los Departamentos Marítimos tienen por objeto la policía de mar, el celo del contrabando y todo lo relativo a la navegación y marina, y no altera en nada la jurisdicción de las autoridades judiciales, fiscales, administrativas y demás de los departamentos en que está dividido el territorio de la República.

IV

De los Puertos

Art. 18.- Los puertos de la República son el abrigo de la navegación nacional y extranjera; pueden fondear en ellos todas las embarcaciones cuya nacionalidad no estuviere en guerra con la República, sujetándose a las prescripciones que se establecerán.

Art. 19.- Es permitido a toda nave mercante con bandera amiga o neutral, el comercio siguiente:

- 1) Importar toda clase de mercaderías con excepción de las expresamente prohibidas y de las estancadas que sólo podrán desembarcarse por cuenta del Gobierno o para depositarse;
- 2) Depositar en los almacenes de la Aduana para ulterior reembarque, toda clase de mercaderías;
- 3) Entrar con cualquiera clase de mercaderías de tránsito para otro puerto, con excepción de los artículos calificados de contrabando de guerra en los casos señalados por el Derecho de Gentes;
- 4) Trasladar el todo o parte de su carga en el puerto o dentro de las aguas de la República, a otro buque nacional o extranjero; y
- 5) Exportar toda clase de mercaderías y productos del país.

Art. 20.- El Comercio de cabotaje queda reservado a los nacionales, sin perjuicio de lo que a este respecto se establezca en tratados y contratos legalmente celebradas.

Art. 21.- Son puertos habilitados y abiertos al comercio, La Unión, La Libertad y Acajutla. Los puertos de El Triunfo y La Concordia, aunque habilitados por ley, quedarán abiertos al comercio tan luego como se establezcan en ellos las autoridades marítimas y fiscales correspondientes.

Art. 22.- Es libre toda persona para establecer buques de transporte, lanchas, pontones, bongos, botes, canoas o cualesquiera otro género de embarcaciones en los puertos habilitados y abiertos al comercio.

Art. 23.- DEROGADO (1).

Art. 24.- DEROGADO (1).

Art. 25.- Todo fraude descubierto sobre la propiedad de la embarcación putativamente privilegiada, será castigado conforme a las leyes y la nave caerá en comiso.

V

Patente y Matrículas de Embarcaciones.

Embarcaciones Mayores

Art. 26.- El Poder Ejecutivo en el Ramo de Marina, extenderá patente de navegación a las embarcaciones mayores construidas en El Salvador o de propiedad de salvadoreños, previa la información creada por el Comandante y capitán de Puerto respectivo y resultado favorable.

También podrá extender patente a las otras naves que lo soliciten, imponiendo las condiciones que juzgue convenientes.

Art. 27.- Sólo las naves que tengan patente salvadoreña podrán navegar con la bandera de la República.

Art. 28.- La patente salvadoreña queda cancelada de derecho por emplearse la nave respectiva para el contrabando de cualquier naturaleza que sea.

En consecuencia, la nave podrá ser considerada como pirática y su Capitán tratado como salteador de mar.

Art. 29.- Toda nave nacional deberá ser matriculada en la Secretaría de Marina. La matrícula deberá renovarse cada dos años. El expediente de creación o de renovación de la matrícula, podrá seguirse por los Comandantes y Capitanes de Puerto o por los Agentes Diplomáticos o Consulares de El Salvador en el extranjero.

Art. 30.- Las naves que actualmente naveguen con patente salvadoreña, deben matricularse dentro de un año de promulgada esta ley, y la que así no lo hiciere pierde la patente y el derecho al uso de la bandera.

VI

Patente y Matrícula de Embarcaciones Menores.

Art. 31.- Las embarcaciones menores se matricularán ante la Secretaría de Marina.

Se dividen en tres clases: Lanchas, Bongos y Botes.

Art. 32.- El dueño de una embarcación que quiera matricularla, presentará su solicitud por escrito ante la Secretaría de Marina, en la cual expresará:

- 1) que es persona residente en la República;
- 2) que tiene bienes con qué satisfacer los daños que por su culpa sufiere el comercio y las multas que le fueren impuestas por infracción de esta ley. A falta de bienes conocidos, deberá rendir fianza a satisfacción de la Secretaría de Marina;
- 3) las dimensiones de eslora, manga y puntal de la embarcación, lo mismo que la forma de la proa y plan de ella;
- 4) su aparejo;
- 5) el nombre que se le quiere dar; y
- 6) que está instruido, en la parte que corresponde, de las disposiciones de esta ley.

Art. 33.- Al pie de la solicitud deberá hacerse protesta de sujetarse en un todo a la presente ley y a las penas en ella impuestas.

Art. 34.- La Secretaría de Marina decretará el reconocimiento por peritos que ella misma nombrará, designando el lugar donde la embarcación deba ser presentada al efecto.

Art. 35.- Toda embarcación para ser examinada, debe estar como sigue:

- 1) Con dos banderas, la nacional izada en el pico de la vela mesana y otra azul en el tope del palo trinquete;
- 2) Su madera y clavazón en buen estado;
- 3) El casoco bien calafateado, estanco y forrado en cobre hasta la línea de agua;
- 4) La arboladura sana;
- 5) La jarcia en muy buen estado;
- 6) Las velas de buen servicio con dos fajas de rizos;
- 7) Con dos anclas y una cadena de veinticinco brazas de largo por cada una de las toneladas que mida;
- 8) Provista de un juego completo de remos y palancas y de los elementos necesarios para garantizar la vida de los pasajeros y tripulación en casos de siniestros;
- 9) De gruesas defensas a babor y estribor, a la distancia de cinco pies cada una;
- 10) De un balde de achicar, por lo menos, si no lo estuviese de bomba; y
- 11) De un toldo impermeable capaz de cubrir toda la embarcación, si ésta no tuviere cubierta.

El nombre de la embarcación estará escrito en la parte más visible de la popa, en letras de seis pulgadas de tamaño, blancas sobre fondo negro, lo mismo que el nombre del dueño o empresa y el número de la matrícula.

Tanto el codaste como la roda, se hallarán marcados, de abajo para arriba, en distancias de pies y medios pies, poniendo al lado de la de cada pie, el número correspondiente de una manera clara.

También deberá estar marcada la línea de mayor calado, con una faja de color vivo y fácil de distinguir.

Art. 36.- Verificado el examen, los peritos darán su informe escrito y jurado.

Art. 37.- Si del informe de los peritos y del Comandante y Capitán del Puerto, constase que la embarcación tiene las condiciones exigidas en el Art. 35, la secretaría de Marina extenderá la matrícula y dará la patente respectiva.

También se matricularán y se concederá patente a las embarcaciones que a la fecha de la promulgación de esta ley, se ocupen de la carga y descarga de los buques, aun cuando no reúnan las condiciones del Art. 35.

Art. 38.- Para la matrícula de los bongos y botes se observarán las mismas reglas que respecto de las lanchas, pero no exigirá que estén forradas en cobre, que tengan más de una ancla o rezón con una tira larga, defensas, toldo impermeable, ni que estén marcadas en el codaste y la roda.

Art. 39.- Sólo a las embarcaciones matriculadas ante la Secretaría de Marina, será permitido hacer carga y descarga de los buques a la ancla en la bahía, so pena de veinticinco colones de multa al dueño de la embarcación que infringiere este artículo. Exceptúanse tan sólo las embarcaciones que traigan los buques.

Art. 40.- Para que los bongos y botes puedan ocuparse en el tráfico de que habla el artículo anterior, necesitan permiso especial del Comandante y capitán del puerto, quien después de inspeccionarlos, podrá concederlo hasta por dos meses.

Art. 41.- Si una embarcación matriculada fuese vendida, el documento que lo acredite será presentado a la Secretaría de Marina y el nuevo propietario cumplirá con lo prevenido en la fracción segunda del Art. 32 de esta ley.

La patente de que gozaba será recogida y nula, expidiéndose otra en favor del nuevo propietario.

Art. 42.- Si una embarcación fuese alterada en su color, capacidad, forma del casco o arboladura, sin autorización previa, la patente será nula para navegar y necesita de una nueva.

Art. 43.- Si una patente se perdiere o fuese destruida, la embarcación no se considerará inscrita en la matrícula, hasta que el dueño de ella haya obtenido un duplicado a su costa.

Art. 44.- Ninguna embarcación podrá navegar con la patente de otra, bajo la pena de veinticinco colones de multa en que incurrirá el dueño de ella.

Art. 45.- Las embarcaciones que hayan obtenido patente de navegar, podrán traficar sin permiso especial, dentro de los límites fijados por la Comandancia Marítima; pero las que hubieren de pasar de la línea marcada, necesitan ser despachadas formalmente por la Comandancia del puerto, bajo la pena de uno a veinticinco colones de multa, conforme las toneladas que midieren, calculadas a un colón por cada tonelada, más si la infracción fuere con un objeto reprobado por las leyes o contrario a las órdenes del Supremo Gobierno, sufrirá la pena de comiso.

Art. 46.- Ninguna embarcación matriculada podrá estar al mando de patrón que no sea titulado piloto conforme a esta ley, bajo la pena de cinco colones en que incurrirá el dueño de ella.

Art. 47.- Todo dueño de embarcación matriculada, para el cobro de los fletes, deberá sujetarse al convenio celebrado y si no lo hubiese, se estará a la costumbre, decidiendo el Comandante y Capitán del puerto en caso de disputa.

VII

De los pilotos de embarcaciones menores

Art. 48.- Son pilotos las personas que obtuvieren el título de tales, librado por la Comandancia del puerto respectivo.

Art. 49.- Para ser piloto se requiere:

- 1) Acreditar buena conducta;
- 2) Suficiente instrucción práctica de las maniobras de mar;
- 3) Conocimiento de todas las localidades del puerto respectivo, así como de las corrientes, vientos reinantes y en general todo lo conducente a la buena navegación; y
- 4) Estar instruido en sus demás deberes.

Art. 50.- El Comandante y Capitán del puerto nombrará tres personas que posean conocimientos de marina, y especialmente en lo relativo al puerto respectivo, para que examinen al que aspire al título de piloto, arreglándose al espíritu del artículo anterior.

Art. 51.- Si las personas nombradas para verificar el examen tuviesen conocimientos de las aptitudes de quien solicitare el título, porque lo hayan observado y podido juzgar en las navegaciones que hubiesen hecho, bastará que den su informe escrito.

Art. 52.- Si constare a la Comandancia y Capitanía de Puerto, que la persona que solicitar el título de piloto, ha obtenido tal grado o el de contra maestre en algún buque, se podrá prescindir del examen de aptitud.

Art. 53.- Una vez aprobado el solicitante por mayoría de votos y constando su buena conducta, el Comandante y Capitán del puerto expedirá el título correspondiente.

Art. 54.- Tanto las diligencias que se practicaren para el nombramiento de pilotos, como la emisión del título, serán gratis y en papel común.

Art. 55.- La calidad de piloto se pierde: por hurto o robo comprobado, por haber causado averías intencionales o por haber delito de contrabando y puede ser suspendida por complicidad en cualquiera de ellos. El Comandante y Capitán del puerto, con audiencia del interesado y con vista de las pruebas, hará la declaratoria del caso.

Art. 56.- La duración de la pena de suspensión del oficio de piloto, será de uno a tres meses.

VIII

De los Patronos de Embarcaciones Menores

Art. 57.- Son patronos los pilotos titulados por la Comandancia y Capitanía de puerto, nombrados por los dueños de las embarcaciones o sus representantes, para mandarlas en sus navegaciones y cuidar de que se conserven en buen estado.

Art. 58.- El patrón es el maestro o Capitán de la embarcación; a él deben respetar y obedecer todos los individuos en cuanto mandare respecto a las maniobras, recibo, estiva y entrega de carga y en todo aquello que se refiera al servicio de mar.

Art. 59.- Todo patrón tendrá libertad para nombrar los individuos de su tripulación y no podrá obligársele a tener a su servicio marino alguno que no sea de su agrado.

Art. 60.- Ningún patrón podrá admitir al servicio de la embarcación que él mandare, a marino comprometido a navegar con otro, y el que a sabiendas lo hiciere, incurrirá en la pena de cinco colones de multa, siendo responsable además por el perjuicio que hubiere causado a un tercero, y si le hubiese dado dinero adelantado por trabajo, no tendrá derecho a reclamarlo.

Art. 61.- Ningún individuo sindicado de embriaguez habitual, o de haber cometido hurto o robo, será admitido al servicio de una embarcación y el patrón que a sabiendas lo hiciere, incurrirá en la pena de cinco colones de multa cada vez.

Art. 62.- Todo patrón, durante la navegación, tiene facultad de castigar correccionalmente y para hacerse respetar y obedecer, a cualquier individuo de la tripulación que no ejecutare con puntualidad las órdenes que le diere para el mejor servicio, pero debe dar parte lo más pronto posible al Comandante y capitán del puerto del uso de esta facultad.

Art. 63.- El patrón que abusare de la facultad concedida en el Art. anterior, sufrirá la pena de uno a veinticinco colones de multa, según la gravedad del caso, a juicio del Comandante y Capitán del puerto, quedando, además, suspenso de su oficio hasta por tres meses, sin perjuicio de lo más a que haya lugar.

Cuando un piloto fuere nombrado patrón fijo de una embarcación, examinará la patente de ella, hará un inventario escrito de todos sus útiles, expresando el estado de servicio de cada uno, el cual, visado por el dueño o su representante, será presentado al Comandante y Capitán del puerto, quien mandará reponer lo que faltare, según la presente ley.

Art. 64.- Siempre que un piloto sirviere de patrón de una embarcación accidentalmente, dará parte al Comandante y Capitán del puerto de los útiles que ella tuviese en mal estado o de que careciere, bajo la pena de un colón de multa.

Art. 65.- Todo patrón debe tener conocimiento exacto de la capacidad de la embarcación que él mandare, según patente, no permitiendo jamás que ella sea sobrecargada de tal manera que se sumerja más que hasta su línea de mayor calado, bajo la pena hasta de veinticinco colones de multa, sin perjuicio de las responsabilidades respecto a las averías que hubiere.

IX

De los Marineros de Embarcaciones Menores

Art. 66.- Para ser admitido en la matrícula en calidad de marinero, se requiere:

- 1) Acreditar con dos testigos idóneos, que el que solicita la administración es persona honrada; y
- 2) Que es ejercitado en la marina.

Art. 67.- Una vez dada por el Comandante y Capitán y Capitán de Puerto, constancia de la matrícula de un marinero, éste queda sujeto a las obligaciones que en esta ley se le imponen y goza de las ventajas que en ella se expresan.

Todo marinero contratado para un servicio de mar, deberá ponerse a las órdenes del patrón de la embarcación el día y a la hora que le hayan sido designados; si en ello fuere remiso, será obligado por el Comandante y Capitán y perderá además la mitad del salario convenido, por su viaje.

Art. 68.- Ningún marinero podrá contratarse para un servicio que le impida cumplir un contrato de mar anterior; el que lo hiciere sufrirá cinco colones de multa y resarcirá además, el valor del exceso que se hubiese visto obligado a pagar el dueño de la embarcación a que él faltare, siendo nulo el segundo contrato.

Art. 69.- Todo marinero es obligado a respetar a su patrón y a obedecerle en todo lo concerniente al servicio de mar navegando, todos están obligados a obedecer al patrón para reprimir al que le faltare o desobedeciere.

Art. 70.- El marinero que faltare al respeto a su patrón, tendrá la pena de uno a tres días de arresto.

Art. 71.- El marinero que rehusare la obediencia a su patrón, en lo que éste tuviere derecho a ordenarle, será obligado por la fuerza, sin perjuicio de la pena que el Comandante y Capitán del puerto impusiere por la falta y de lo demás a que haya lugar.

Art. 72.- El marinero que amenazare a su patrón, sufrirá la pena de diez a veinte días de arresto, sin perjuicio de cualquiera otra responsabilidad y aún de ser arrojado del gremio, a juicio del Comandante y Capitán del puerto.

Art. 73.- Por los delitos y faltas que no sean de simple disciplina, los marineros serán puestos a disposición de los Tribunales competentes.

Embarcaciones a la Carga

Art. 74.- Cuando una embarcación deba ser cargada, el patrón cuidará que esté completamente aparejada y estancada y se presentará en ella, con su tripulación, en el lugar donde deba verificarse el embarque; recibirá la carga a su costado, la hará estibar por sus marineros, dejando franca la maniobra; en todo caso procurará no vararse.

Art. 75.- Siempre que amenazare mal tiempo, la carga que la embarcación deba recibir, será prudencialmente menor de la que debiera llevar según su capacidad; el patrón es responsable de las averías que hubiere por su condescendencia o descuido.

Art. 76.- El patrón tendrá especial cuidado de que no se embarque bulto alguno por su propia cuenta, ni de ninguna de su tripulación, sin consentimiento expreso del dueño de la embarcación.

Art. 77.- El patrón debe llevar cuenta de los bultos que recibiere al costado de la embarcación, anotando sus marcas, contramarcas y números.

Art. 78.- El patrón no recibirá ningún bulto con avería manifiesta o que tenga el empaque o saco roto, sino después de haberlo hecho notar al que le entrega la carga y de que éste le haya dado una constancia para su resguardo, haciéndolo notar en la papeleta de envío.

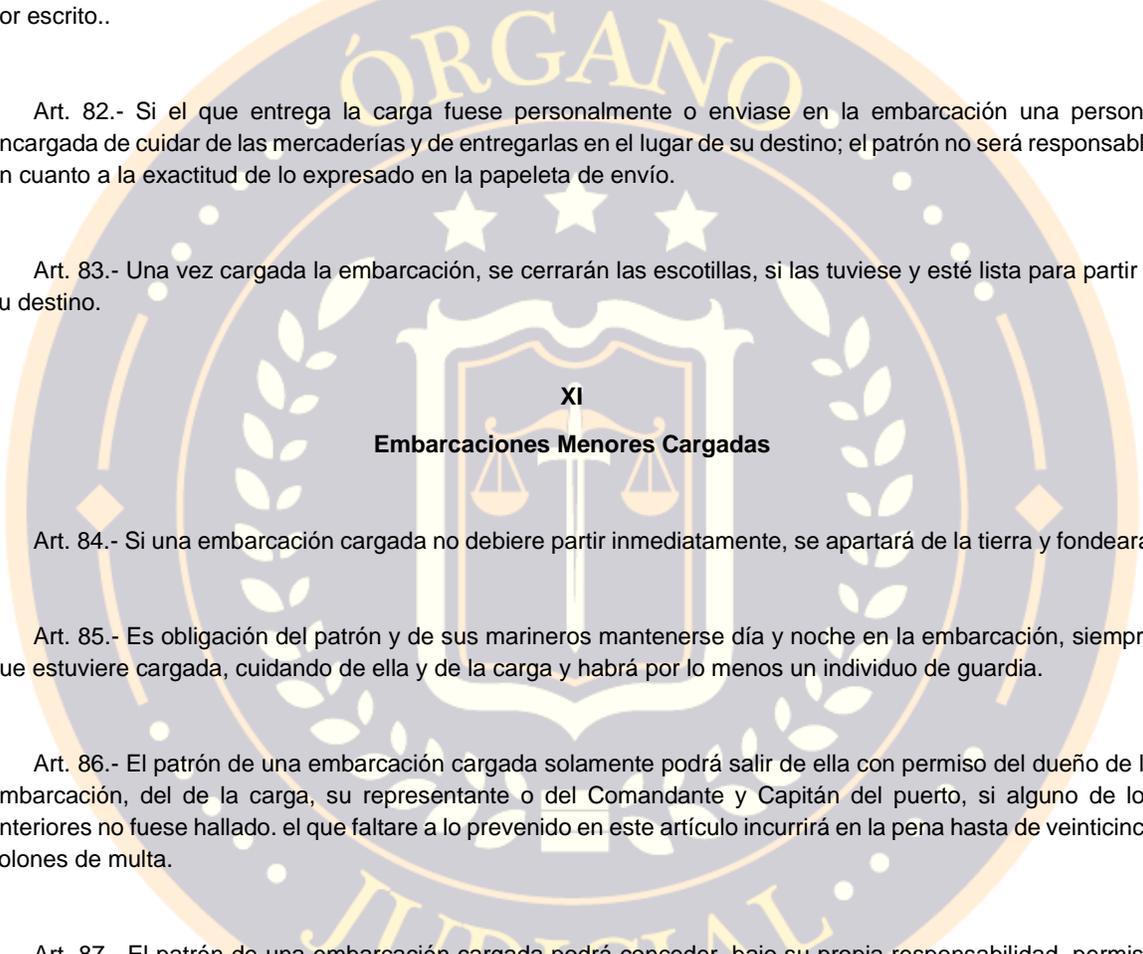
Art. 79.- Una vez concluida la carga, el que la hubiere entregado dará al patrón una papeleta de envío en que se exprese el lugar de su destino, el número de bultos de que consta, sus marcas, contramarcas y números.

Art. 80.- El patrón la comparará con la cuenta que él hubiere llevado y hará las observaciones convenientes, no debiendo partir antes que se hubiere rectificado algún error.

Art. 81.- Los patronos pueden convenir con las personas que les entreguen carga, de no ser ellas responsables de la exactitud de lo expresado en la papeleta de envío, en cuyo caso lo será el que así le libra del cargo. Esta convención será verbalmente ante testigos, en caso urgente, pero si hubiere tiempo constará por escrito..

Art. 82.- Si el que entrega la carga fuese personalmente o enviase en la embarcación una persona encargada de cuidar de las mercaderías y de entregarlas en el lugar de su destino; el patrón no será responsable en cuanto a la exactitud de lo expresado en la papeleta de envío.

Art. 83.- Una vez cargada la embarcación, se cerrarán las escotillas, si las tuviese y esté lista para partir a su destino.



XI
Embarcaciones Menores Cargadas

Art. 84.- Si una embarcación cargada no debiere partir inmediatamente, se apartará de la tierra y fondeará.

Art. 85.- Es obligación del patrón y de sus marineros mantenerse día y noche en la embarcación, siempre que estuviere cargada, cuidando de ella y de la carga y habrá por lo menos un individuo de guardia.

Art. 86.- El patrón de una embarcación cargada solamente podrá salir de ella con permiso del dueño de la embarcación, del de la carga, su representante o del Comandante y Capitán del puerto, si alguno de los anteriores no fuese hallado. el que faltare a lo prevenido en este artículo incurrirá en la pena hasta de veinticinco colones de multa.

Art. 87.- El patrón de una embarcación cargada podrá conceder, bajo su propia responsabilidad, permiso de ir a tierra a alguno de los individuos de su tripulación, debiendo hacerlo con prudencia y fijando la hora de vuelta; pero no podrá usar de esa facultad en favor de personas inclinadas a la embriaguez, ni habrá jamás a bordo menos de dos individuos en la tripulación so pena de sufrir una multa hasta de veinticinco colones, sin perjuicio de cualquiera otra responsabilidad lega.

XII
Navegación de Embarcaciones Menores

Art. 88.- Llegado el momento de partir, el patrón nombrará un segundo piloto, el cual le sucederá en autoridad siempre que fuere necesario; mandará a levar el ancla, ordenará las maniobras y dirigirá con tino el

rumbo de la embarcación, cuidando de no vararla jamás, lo que deberá considerarse gran deshonor y muestra de incapacidad. El es responsable de todo lo que ocurriere por su ignorancia o descuido.

Art. 89.- Si el patrón estando embriago mandase levar el ancla, no será obedecido y la tripulación mandará aviso al Comandante y Capitán del puerto, al interesado en la carga y al dueño de la embarcación, so pena hasta de cinco colones cada uno. El patrón por su falta sufrirá hasta veinticinco colones de multa.

Art. 90.- Toda embarcación navegando llevará izada la bandera de la República en el pico de la vela mayor o mesana, desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde, bajo la pena de un colón de multa por cada vez a que esto faltare el patrón.

Art. 91.- Toda embarcación navegando durante la noche, tendrá un vigía en proa.

Art. 92.- Siempre que una embarcación descubierta, navegando, sufre la lluvia, su patrón revisará las escotillas y continuará su rumbo; pero si ella fuere abierta, fondeará y la cubrirá con toldo a no ser que la carga pueda ser mojada sin causar avería.

Art. 93.- Siempre que un patrón viere acercarse un chubasco, buscará a todo trance un lugar seguro y con suficiente fondo, echará a pique sus dos anclas, valiéndose al efecto de la cadena y tiras, cubrirá la embarcación con el toldo, si no tuviese cubierta y tomará las medidas que a su alcance sean conducentes a la seguridad de la tripulación, carga y embarcación.

Art. 94.- Si una embarcación navegando cargada, se viere amenazada de riesgo inminente y el patrón creyese absolutamente indispensable aligerarla, podrá arrojar al mar, de acuerdo con su segundo, únicamente los bultos necesarios para evitar la desgracia, cuidando de que sean los de mayor peso y de menor valor.

Art. 95.- Cuando se hubiesen arrojado al mar algunos bultos, por suprema necesidad el patrón, apenas salte a tierra, se presentará con toda su tripulación ante el Comandante del puerto a dar parte de lo ocurrido. El Comandante y Capitán del puerto seguirá una información sumaria sobre el hecho y sus causas y oirá a los interesados.

Art. 96.- Si fuere aprobada la suprema necesidad de arrojar al agua parte de la carga y que ha sido en conformidad con el Art. 95 de esta ley, el Comandante y Capitán del puerto dará por libres al patrón y su tripulación.

Art. 97.- Siempre que una embarcación se hallare amenazada de peligro, su patrón pedirá auxilio, izando la bandera azul en el tope del palo trinquete.

Art. 98.- Todas las embarcaciones disponibles deberán ir con prontitud al costado de la que pidiere auxilio, excepto el caso de riesgo inminente al acercarse a ella, y darlo por todos los medios que sean posibles. El patrón que pudiendo dar auxilio no lo diere, incurrirá en la pena de veinticinco colones de multa.

Art. 99.- Siempre que una embarcación cargada necesitare aligerarse y otras vacías o con poca carga, se hallaran en posición de recibir a su orden los bultos necesarios para evitar el naufragio o averías, los patrones de las embarcaciones auxiliaadoras no podrán rehusarse a recibirlos en las suyas, bajo la pena de veinticinco colones de multa cada una.

Art. 100.- El flete de los bultos transbordados en observancia del Art. anterior, será ganado por la tripulación de las embarcaciones salvadoras que las hubieren recibido y los gastos del salvamento serán pagados por los dueños de las embarcaciones en peligro y los de la carga.

Art. 101.- El patrón que permitiere que en su embarcación se ize la bandera azul sin estar en peligro, incurre en la pena hasta de veinticinco colones de multa, sin perjuicio de pagar los gastos que se hubieren hecho por tal causa.

Art. 102.- Cuando dos embarcaciones navegaren rumbo contrario, gobernará arribando la que llevare sus amuras a estribor; la otra orzará, si el viento lo permite.

Art. 103.- Cuando una embarcación debiere acercarse al costado de un buque, lo hará siempre por sotavento; más si hubiere otra atracada a él, no se arrimará, sino que fondeará a su intermediación, a la distancia necesaria para evitar cualquier choque. El patrón que faltare a lo ordenado en el presente artículo, pagará cinco colones de multa y será responsable de las averías causadas por su falta.

Si no obstante lo mandado en el inciso anterior, el Capitán de un buque exigiere que una embarcación atracare a él por barlovento y el mar no estuviere en calma, el patrón de ella protestará verbalmente ante testigos por las averías que tanto la embarcación como la carga sufrieren.

Art. 104.- Si hubiere otras embarcaciones fondeadas al lado de un buque, los patrones de las que sucesivamente llegaren, harán que se conserve la distancia de diez brazas de una a otra, por lo menos, para que no choquen. El patron que faltare a este artículo, sufrirá la multa de cinco colones, sin perjuicio de pagar las averías.

Art. 105.- También se podrán mandar embarcaciones a la tira, las unas a la popa de las otras, conservando siempre la distancia de dos brazas, por lo menos, de una a otra.

Art. 106.- Todas las embarcaciones deben ser cargadas en el orden en que hubiesen atracado al costado del buque, o en el que hubiesen fondado a su intermediación. El patrón que pretendiese alterar este orden pagará cinco colones de multa.

Art. 107.- Cuando una embarcación llegare cargada haciendo agua y se tema que haya averías, será descargada de preferencia y no debe recibir carga de retorno. Cuando esto sucediere, el patrón de ella dará parte al Comandante del puerto lo más pronto posible, bajo la pena de veinticinco colones de multa.

Art. 108.- Toda embarcación mientras estuviere al costado de un buque se conservará sujeta a él por dos tiras, una a popa, y otra a proa. El patrón cuidará de que su gente esté lista para evitar los choques de las unas contra las otras.

Art. 109.- Cuando hubiere vientos fuertes, lluvias u otros accidentes que puedan originar averías al tiempo de cargar o descargar una embarcación al costado de un buque, el patrón de ella la apartará a la tira o la alejará y fondeará a dos anclas, cubriéndola con el toldo, en caso necesario, y permanecerá así hasta mejor oportunidad, so pena hasta de veinte colones de multa y de pagar las averías.

Art. 110.- El patrón entregará la carga al costado del buque al piloto o a la persona que el Capitán le designare y es responsable por las averías o faltas que se anotaren en la carga cuando haya sido por su culpa.

Art. 111.- El encargado de recibir la carga de un buque, examinará si ella está de acuerdo con la papeleta de envío; pero si notare diferencia o avería, lo hará constar en el recibo que dará al patrón.

Art. 112.- Todo patrón debe saber que cuando una embarcación viniere del costado de un buque, debe presentarse frente al puerto del resguardo de Aduana, sin haber antes comunicado con la tierra, bajo pena de comiso de la embarcación y de los efectos que contenga.

Art. 113.- Una vez que las embarcaciones hayan sido inspeccionadas por el resguardo de la Aduana y estando descargadas irán a tomar sus fondeaderos.

Art. 114.- Si una embarcación cargada llegare al desembarcadero de la Aduana en horas en que no pueda ejecutarse la descarga, permanecerá frente a él y su piloto cuidará de fondearla en agua suficiente para que no se vare en ningún estado de la marea. Si fueren varias embarcaciones, fondearán en líneas paralelas, a dos anclas, una a popa y otra a proa y a tres brazas de distancia la una de la otra, bajo la pena de cinco colones de multa.

Art. 115.- Si al descargar una embarcación hubiere algún bulto con avería manifiesta, o que tenga el empaque o saco roto y no estuviere anotado en la papeleta de envío, el patrón de ella está obligado a presentarse a la Comandancia y Capitanía del puerto a probar la causa inevitable del suceso, bajo la pena de cinco colones de multa.

Art. 116.- Si las averías de que habla el Art. anterior, son causadas por alguno de los individuos de la tripulación, éstos serán responsables; más si fuesen intencionales, sufrirán además, la pena de veinticinco colones de multa. Si no pudiere averiguarse el culpable, todos los individuos de la tripulación las pagarán a prorrata.

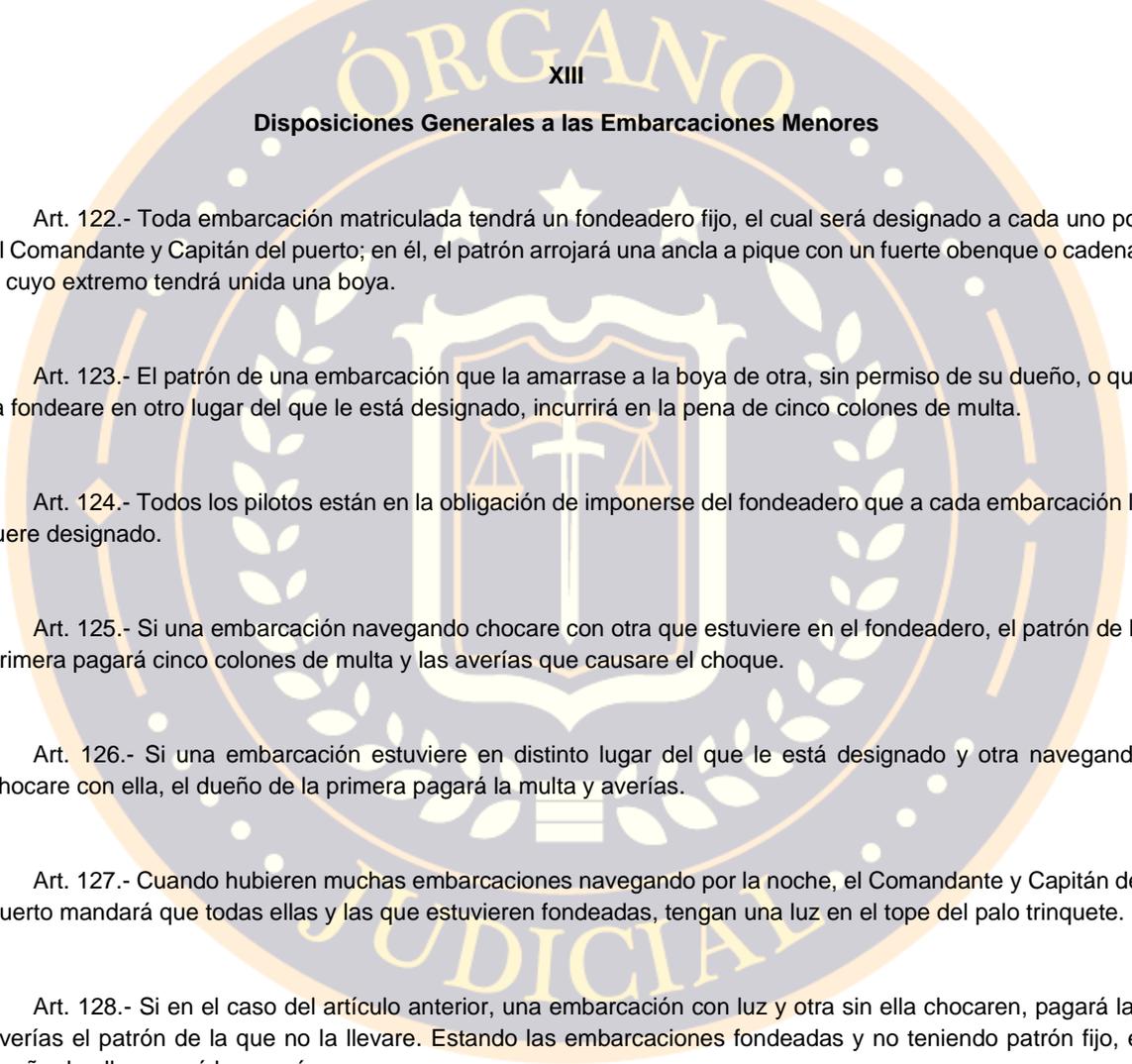
Art. 117.- Para conceder licencia de salir de los límites fijados a una embarcación matriculada, es preciso que esté su casco en buen estado y completamente aparejado; que vaya a su bordo, por lo menos, una persona práctica en las costas que debe recorrer, que lleve brújula si es posible y que esté provista de rancho y agua, calculados para doble tiempo del que se presuma que dure el viaje.

Art. 118.- A la licencia que se pida para una embarcación matriculada para salir de los límites de la línea de navegación, se acompañará el rol de la tripulación y lista de pasajeros si los hubiere, anotando el nombre del práctico y un manifiesto de las provisiones.

Art. 119.- El Comandante y capitán del puerto, si le pareciere bien, mandará hacer un reconocimiento de todo por alguno de sus agentes, lo cual no causará gasto alguno al interesado.

Art. 129.- Cuando una embarcación matriculada llegare a un lugar de la costa en que hubiese autoridades, su patrón se presentará a la superior, le mostrará su certificación de matrícula, el despacho de la licencia, el rol o lista de pasajeros, si los hubiere y dará parte de todo lo que hubiere ocurrido durante el viaje.

Art. 121.- Todas las autoridades de la costa están obligadas a prestar auxilio, de toda preferencia, a las embarcaciones matriculadas que lo necesiten y particularmente a perseguir a los marineros desertores de ellas.



ÓRGANO XIII
Disposiciones Generales a las Embarcaciones Menores

Art. 122.- Toda embarcación matriculada tendrá un fondeadero fijo, el cual será designado a cada uno por el Comandante y Capitán del puerto; en él, el patrón arrojará una ancla a pique con un fuerte obenque o cadena, a cuyo extremo tendrá unida una boya.

Art. 123.- El patrón de una embarcación que la amarrase a la boya de otra, sin permiso de su dueño, o que la fondeare en otro lugar del que le está designado, incurrirá en la pena de cinco colones de multa.

Art. 124.- Todos los pilotos están en la obligación de imponerse del fondeadero que a cada embarcación le fuere designado.

Art. 125.- Si una embarcación navegando chocare con otra que estuviere en el fondeadero, el patrón de la primera pagará cinco colones de multa y las averías que causare el choque.

Art. 126.- Si una embarcación estuviere en distinto lugar del que le está designado y otra navegando chocare con ella, el dueño de la primera pagará la multa y averías.

Art. 127.- Cuando hubieren muchas embarcaciones navegando por la noche, el Comandante y Capitán del puerto mandará que todas ellas y las que estuvieren fondeadas, tengan una luz en el tope del palo trinquete.

Art. 128.- Si en el caso del artículo anterior, una embarcación con luz y otra sin ella chocaren, pagará las averías el patrón de la que no la llevare. Estando las embarcaciones fondeadas y no teniendo patrón fijo, el dueño de ella pagará las averías.

Art. 129.- Todos los dueños de embarcaciones que contrataren tripulaciones fijas, están obligados a llevar un libro con dos separaciones, una para asentar los contratos que hicieren y otra para abrir cuenta corriente a cada individuo contratado.

Art. 130.- Luego que se celebre el contrato, ambas partes comparecerán ante la Comandancia y Capitanía del puerto con el libro de que habla el artículo anterior, a manifestar su asentimiento pidiendo al mismo tiempo un rol por duplicado y en el que deberán estar comprendidos los individuos enganchados, con expresión de nombres, patria, clase, jornal y término del enganche.

Este rol será visado por el Comandante y capitán del puerto y se dejará un ejemplar en la Oficina; devolviendo el otro al interesado.

Art. 131.- Cuando un individuo saliere del servicio de una embarcación, el patrón de ella o su dueño presentará el rol, con la anotación del caso, ante la Comandancia del puerto.

Art. 132.- El salario de un individuo enrolado al servicio de una embarcación, dejará de correr hasta que se hubiere cumplido con lo prevenido en el artículo anterior de esta ley.

Art. 133.- Los individuos pertenecientes a una tripulación enrolada, según el Art. 130, serán exceptuados de rondas, de guarnición militar en tiempo de paz y de cualquier otro servicio que les impida el puntual desempeño de sus obligaciones marítimas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 211.

Art. 134.- Cuando algún patrón o marinero enrolado, no acudiere al servicio de su embarcación sin causa grave que lo impida y siendo requerido no obedeciere, bastará que el rol sea presentado a la autoridad marítima, la cual le hará cumplir con su deber inmediatamente.

Art. 136.- Cualquier individuo matriculado en la marina, será arrojado del gremio por haber cometido hurto o robo o cualquier otro delito grave, por repetidas faltas de insubordinación o de indisciplina que acarreen perjuicio o mal empleo, y por el hábito de embriaguez.

Art. 137.- Siempre que a bordo de una embarcación se cometiere algún delito, el patrón debe apresar a los delincuentes y cómplices y ponerlos a la disposición de la autoridad competente, para lo cual todos los individuos de la tripulación deberán prestar su ayuda, so pena de ser juzgados como encubridores.

Art. 138.- Todas las embarcaciones e individuos matriculados, están bajo el régimen militar de marina y el gremio se considerará como milicia de mar dependiente del Comandante y Capitán de Puerto.

Art. 139.- Las multas arrestos y prisión señalados en las anteriores disposiciones, serán impuestas por el Comandante y Capitán del puerto disciplinariamente conforme al Código Militar. El producto de las multas ingresará a la Administración de Aduana, como fondos específicos de marina; más los reos que no las satisficieren, desquitarán en obras públicas a razón de un colón por día o doble tiempo de arresto.

Art. 140.- Como medio de obligar al pago de una multa, se podrá mandar descalar los timones de las embarcaciones que tuviere el penado y conservarlos en la Comandancia y Capitanía del puerto.

Art. 141.- Cuando se hubiere declarado el comiso de una embarcación y no pudiese apresarse, el dueño de ella, el agente o representante, será obligado a pagar su valor.

Art. 142.- De todas las patentes que se extendieren a las embarcaciones matriculadas, la Secretaría de Marina remitirá copia a las demás autoridades marítimas.

Art. 143.- El dueño de una embarcación matriculada es fiador "ipso jure" sin beneficio de excusión, del patrón y tripulantes de ella, por multas que les fueren impuestas.

Las cuestiones que se suscitaren, por razón de servicios sueldos de marina, ya sea entre los comerciantes, fletadores, dueños de embarcaciones, pilotos y tripulación matriculadas, serán decididas por el Comandante y Capitán del puerto gubernativamente.

Art. 144.- Cada piloto y dueño de embarcación menor, tendrá un ejemplar impreso de las disposiciones que procedan relativas a embarcaciones menores. Estos ejemplares serán distribuidos gratis por el Comandante y Capitán del puerto.

XIV Del Comandante

Art. 145.- En cada uno de los puertos de la República habrá un Comandante y Capitán, cuyo nombramiento hará la Secretaría de Marina en un Jefe del Ejército del Ministerio de Marina, que además de tener la capacidad necesaria para el desempeño, goce ante el público de buena reputación. El Comandante y Capitán es el Jefe de la marina mercante y a su autoridad están sujetos todos los capitanes, tripulación y naves, tanto nacionales como extranjeras, dentro de los límites de su jurisdicción.

Los Comandantes y Capitanes, Oficiales y gente de los buques de guerra, deben respeto y consideración al Comandante y Capitán del puerto y auxiliarlo cuando él lo exija.

El Comandante y Capitán de Puerto depende inmediatamente de la Secretaría de guerra y Marina y gozará de las prerrogativas de un Comandante Departamental, por ser el Jefe del Departamento Marítimo respectivo.

Art. 146.- En los Puertos de Acajutla, La Libertad, La Concordia y El Triunfo, el Comandante será Comandante Local o de Plaza, por lo que toca a la guarnición; en el de La Unión podrá serlo también del Departamento. El Comandante y Capitán de Puerto como Comandante Local, depende del Comandante Departamental.

Art. 147.- Tendrá un 2o. Comandante y uno o más ayudantes, según sea necesario a juicio de la Secretaría de Marina, a la cual corresponde nombrarlos entre los Jefes y Oficiales del Ejército y de las mismas condiciones expresadas respecto del Comandante, quien deberá hacer las propuestas.

Art. 148.- En caso de impedimento, ausencia o muerte del Comandante y Capitán, recaerá accidentalmente la Comandancia y Capitanía, en el 2o. Comandante o en el ayudante de mayor graduación o antigüedad, dando aviso a la Secretaría de Marina a la mayor brevedad posible, para que disponga lo conveniente.

Art. 149.- Además de la guarnición que estará a sus órdenes y que procurará mantener bajo el mejor pie de disciplina, conforme al Código Militar, tendrá asimismo un pelotón de marineros para tripular los botes y chalupas del servicio de la Comandancia y Capitanía.

Art. 150.- Tendrá una o más chalupas o botes según sea necesario para el mejor servicio, cuidando de conservarlos en el más perfecto estado de seguridad y decencia posible.

Art. 151.- Mantendrá sin despacho decentemente arreglado, haciendo que en él se guarde el mayor orden, circunspección y decoro.

Art. 152.- Además del mobiliario, obras de legislación patria y escritorio correspondiente, estará dotada la oficina antedicha, de un cuadro conteniendo el escudo de armas de la República, otro universal de banderas, un mapa mundi o atlas general, otro mapa del país, un Código de señales de telégrafos marítimos, un juego de banderas para señales, anteojos de largo alcance, un barómetro, un reloj cronómetro y ejemplares en español, inglés, francés y alemán de esta ley; todo costado por el Gobierno.

Art. 153.- Coleccionará y archivará el Diario Oficial, reglamentos, decretos y órdenes del Cuerpo Legislativo y del Gobierno, que se refieran a marina, también toda la correspondencia que reciba, numerándola y dejando copia de la que expida.

Art. 154.- El Comandante y Capitán, como Jefe del Departamento Marítimo, recibirán en representación del Gobierno a los agentes diplomáticos de naciones amigas, haciéndoles los honores que les corresponden y facilitándoles todo aquello que necesiten para su embarque, alojamiento y conducción al interior, teniendo cuidado de impedir que por tales servicios se les exija más de lo justo y acostumbrado.

Art. 155.- Ejercerá en todo, la mayor vigilancia para evitar el contrabando, y, en consecuencia, puede dictar cuantas medidas de seguridad tenga a bien para prevenirlo.

Art. 156.- Con el fin indicado en el artículo anterior, el Administrador de la Aduana, de acuerdo con el Comandante y Capitán del puerto, o éste solo, podrán situar un resguardo a bordo de cualquiera de las embarcaciones mercantes surtas en el puerto, cada vez y por el tiempo que lo crean necesario.

Art. 157.- Corresponde también al Comandante y Capitán de Puerto la policía marítima y la organización de las cuadrillas de cargadores y marinería para los trabajos del mismo con la carga o descarga de los buques y resolver en todas las cuestiones que por esta causa se suscitaren.

Art. 158.- Los individuos expresados gozarán, como se ha dicho, del fuero militar y estarán en todo subordinados al Comandante y Capitán; pero su organización será objeto en cada uno de los puertos, de un reglamento especial que llevará la aprobación del Gobierno, pudiendo reformarlo de tiempo en tiempo, según convenga.

Art. 159.- Al avistarse un buque con rumbo al puerto o con la anticipación que juzgue conveniente a su entrada en él, siendo en horas hábiles, dispondrá lo necesario a efecto de que en el acto de dar fondo, parte del muelle la chalupá o bote, llevando al que deba hacerle la visita de fondeo, sin olvidarse de que en la popa de esta pequeña embarcación, flamee la bandera de guerra de la República y simultáneamente también el asta de la Comandancia. Si el buque entrase de noche, la visita se hará el día siguiente, al abrirse el puerto.

Art. 160.- La visita de que se trata, es atribución del Comandante y Capitán, pudiendo delegar sin embargo, en su segundo o en el ayudante, si aquel faltare, siempre que la considere de poca importancia; pero no tendrá lugar sobre buques de guerra, pues están exentos de recibirla.

Art. 161.- El objeto de dicha visita es el que se expresará en los artículos 221 y 222, añadiendo solamente que todos los papeles de mar del buque, en caso de hacer alguna operación en el puerto podrá tenerlos depositados la Comandancia y Capitanía mientras no hubiese sido despachado.

Art. 162.- Por la correspondencia que le sea entregada a bordo, dará recibo al Capitán para que éste pueda cobrar lo que por ella hubiese devengado el buque, entregándola en el acto de su desembarque, tal cual la haya recibido, al Administrador de Correos del puerto. De la que éste remita por su medio a su bordo exigirá recibo del Capitán, a quien debe hacerle la entrega.

Art. 163.- De todas las entradas y salidas de buques mercantes, dará sin tardanza una noticia circunstanciada a la Secretaría de Marina y al fin de cada mes formará un cuadro de todas ellas con los datos que expresa el Art. 166, anotando también el número de bultos con que entre al puerto y la hora y las novedades que hubiese tenido en el viaje. De unas y otras tomará razón en el libro que llevará al efecto.

Art. 164.- En los días declarados de fiesta nacional, deberá izarse la bandera de la República en el asta de la Comandancia y capitanía del puerto, así como también a la entrada y salida de los buques de guerra o mercantes o al hacer los saludos.

Art. 165.- Los Comandantes, con la fuerza de su mando, cuidarán de los intereses que estuvieren en las bodegas nacionales y de dar al Administrador los auxilios necesarios para custodiar lo que por algún motivo quede fuera de bodegas.

Art. 166.- Es obligación del Comandante llevar un libro de entradas y salidas de buques, en donde anotará la entrada, salida, nombre del buque, el del capitán, el número de su tripulación, de sus toneladas y el número de bultos de su cargamento. Llevará otro libro del movimiento de pasajeros con expresión de su procedencia, nacionalidad y destino. Igualmente llevará un diario de todas las operaciones del puerto, en que hará constar el estado diario de la mar.

Art. 167.- Dará toda clase de protección a los buques que se viesen en peligro de naufragio o de incendio, pudiendo disponer de toda la gente y útiles de mar que hubiesen en el puerto, aun cuando pertenezcan a particulares. Los gastos que ocurrieren, en este caso, serán satisfechos por el Capitán del buque favorecido, por su dueño, agente o representante.

Art. 168.- Extenderá el rol y licencia de navegar a los buques que hubiesen concluido sus operaciones, previo informe de la Aduana de hallarse solvente con el Fisco. Estas licencias extenderán en papel sellado de a treinticinco centavos.

Art. 169.- Al encargarse del destino recibirá por inventario los libros, papeles, enseres de marina y muebles de la oficina, el que suscribirán el entrante y saliente, remitiendo una copia a la Secretaría de Marina.

Art. 170.- Llevará libros en que se asentarán con separación las matrículas de las embarcaciones menores, bogas, etc.

Art. 171.- Cuidará de que las embarcaciones mayores que salgan del puerto no lo verifiquen sin la correspondiente licencia.

Art. 172.- Para las embarcaciones menores, la Comandancia y Capitanía llevará otros libros en que anotará el movimiento de ellas.

Art. 173.- Cuando en el manifiesto del cargamento de un buque destinado a aquel puerto, vinieren materias inflamables y las desembarquen, la Comandancia y Capitanía las hará depositar en un lugar, en que, dado el caso de que se incendien, no causen perjuicio a la población; en dicho lugar se custodiarán por cuenta del tesoro durante treinta días; pasados éstos, los gastos de custodia serán por cuenta del introductor o dueño.

Art. 174.- Auxiliará a los Capitanes de buques en cuanto pueda y necesiten; y en los casos de incendio, motín contra el Capitán o naufragio, acudirá con todas las embarcaciones o protegerle y salvar lo que se pueda, protegiendo las personas y poniendo en seguridad los intereses.

Art. 175.- Hará depositar en los almacenes de la Aduana o en otros la carga salvada.

Art. 176.- Indagará con el Capitán, marineros, pasajeros o por los papeles, etc, cuando el desastre ocurriera fuera del puerto, qué buque era, su aparejo, capitán, procedencia, destino y su pabellón; sabido esto, dará aviso por telégrafo al respectivo Cónsul o a su representante más cercano y al Secretario de Marina del desastre ocurrido. Este oficio lo repetirá oficialmente a ambos por correo.

Art. 177.- En el caso de que el naufragio ocurra fuera del puerto, recogerá toda la carga en el lugar más seguro, mientras puede conducirse lo salvado a la Aduana o pueblo más inmediato; lo hará custodiar por tropa al mando de un Oficial y un guarda-costa o escribiente, llevando nota exacta de todo y conservándolo lo mejor posible y si fuere tiempo de lluvias la hará cubrir lo mejor que pueda.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo que sobre la materia dispongan las Ordenanzas y Reglamentos especiales de Marina.

Art. 178.- Llevará cuenta clara y circunstanciada de los gastos hechos en el salvamento, bien documentada para alejar motivos de queja, la que entregará al Cónsul, quien, si no le fuere conocido, le presentará el executur que le acredite como tal, para mandarlo posesionar de todo.

Art. 179.- Los gastos que cause un salvamento de carta, etc, los cubrirá la Aduana del puerto y los devolverá el Cónsul o interesado o se sacarán de las especies naufragadas salvadas.

Art. 180.- Dará aviso sin demora, por telégrafo al Secretario de Marina, de las naves que entren al puerto, su cargamento para él, pasajeros, sus nombres y procedencia.

Art. 181.- Permitirá que salgan las embarcaciones mayores después de reconocer que se hallan en buen estado, que llevan brújula, cronómetro, cartas o mapas de la costa a donde se dirigen; que las bombas están corrientes, jarcia y velamen en buen servicio o que llevan el suficiente carbón si fueren de vapor; que las anclas y cadenas están también buenas; que no llevan más carga que la que conforme al tonelaje pueden embarcar; que el rancho, agua y leña son suficientes para la tripulación y pasajeros para ocho días después de vencido el viaje; esta prevención es para las embarcaciones de más de veinte toneladas, quedando a la prudencia del Comandante del puerto el cálculo del tiempo en que puedan hacerlo.

Art. 182.- Dará al Capitán de la nave con su Vo. Bo., la patente de sanidad cuando reciba el rol, la que expedirá el médico del puerto, después de la última visita que haga a la tripulación. En defecto la dará el Comandante del mismo.

Art. 183.- El Comandante del puerto no dará el rol sin que se haya persuadido de la identidad de los individuos en él expresados.

Art. 184.- Cuando el Capitán de una nave ponga en el manifiesto un número de toneladas menor del que a la vista aparezca, el Comandante y Capitán del puerto, con dos personas conocedoras de las medidas, pasará a tomar las que tenga la nave, a cuya operación deberá acompañar el Capitán del buque, y si resultare exceso hará pagar dobles de derecho de anclaje y tonelaje del que resulte en la medida.

Art. 185.- Los Comandantes y Capitanes de Puerto conocerán de palabra de todas las cuestiones que ocurran entre los marineros, Oficiales y Capitanes de buques, relativos a los asuntos de mar, decidiéndolas justicieramente. Estas resoluciones se harán anotar en una acta y causarán ejecutoria. Mas si alguna de las partes se creyese agraviada, podrá ocurrir por vía de que queja a la Secretaría de Marina en el término de ocho días más el de la distancia. El Poder Ejecutivo se limitará en este caso a declarar, con vista del informe previo del Comandante, si el fallo de éste, ha sido o no manifiestamente injusto. En el caso de declararlo manifiestamente injusto, el Comandante quedará obligado al pago de los daños y perjuicios causados por su resolución, cuya responsabilidad se hará efectiva conforme a las leyes comunes.

Art. 186.- Cuando los Capitanes de buques surtos, alberguen marineros de otras embarcaciones y ocurrieren a la Comandancia y Capitanía los de éstas pidiendo la extradición del individuo y se justifique la ocultación, el Capitán encubridor incurrirá en una multa de cincuenta colones, si ha consentido en la ocultación y si ésta ha sido a solicitud del Capitán para el servicio del buque, la pena será por el doble; si fueren los marineros o los pilotos los encubridores incurrirán en una multa de veinte colones cada uno. El Comandante y Capitán del Puerto aplicará las penas anteriores.

Art. 187.- La Comandancia y Capitanía oírán en las quejas que en materia de mar ocurran contra los Capitanes o marineros de los buques surtos en el puerto y hará ejecutar sus resoluciones, sin perjuicio de responder por el abuso que haga de su autoridad.

XV

Del Segundo Comandante de Puerto

Art. 188.- En cada Puerto, cuando la Secretaría de Marina lo estime conveniente, habrá un 2o. Comandante, quien sustituirá al Comandante y Capitán de Puerto, cuando éste se ausentare por cualquier motivo.

Art. 189.- Las funciones del 2o. Comandante de Puerto serán aquellas que le señale la Ordenanza del Ejército al Mayor o 2o. Jefe de Batallón y las peculiares que le señalen las leyes de marina.

XVI

De los Ayudantes

Art. 190.- En cada Comandancia y Capitania de Puerto habrá un ayudante, quien además de las funciones que señala la Ordenanza del Ejército y demás leyes militares, tendrá las peculiares que le señalen las leyes de marina.

Art. 191.- El ayudante hará las funciones de Secretario de la Comandancia, llevando con el mayor aseo y corrección los libros que el Comandante le confíe y procurando mantener en orden y en su lugar los papeles de la oficina, para que no se confundan o extravíen.

Art. 192.- Llevará los libros de alta y baja y de la contabilidad de la guarnición, formando los estados correspondientes.

Art. 193.- Hará la visita de los buques cuando el Comandante se lo ordene, dándole cuenta de ella en el acto de su regreso.

Art. 194.- Cuidará de las embarcaciones que estén al servicio de la Comandancia, evitando que se maltraten y haciéndolas lavar o limpiar del cobre a menudo. Cuando necesiten reparos, dará aviso al Comandante para que disponga lo conveniente.

Art. 195.- Tendrá especial cuidado de que las piezas de artillería y armamento de infantería se limpien a menudo y de mantener las municiones necesarias de una y otra arma para cada caso que pueda ocurrir, dando parte al Comandante de las que vayan haciendo falta.

Art. 196.- En los días declarados de fiesta nacional, a las entradas y salidas de buques de guerra o mercantes y cuando se haya de ejecutar algún saludo, hará que se enarbole el pabellón de la Comandancia y siempre que el Comandante lo hubiese prevenido por cualquier otro motivo.

Art. 197.- Estará a su cargo, el almacén del armamento, municiones y enseres de guerra y de marina, pertenecientes a la Comandancia, debiendo mantenerlo todo bien ordenado y acondicionado y formar cada vez que sea necesario, los estados correspondientes.

Art. 198.- Hará que diariamente en la mañana se limpien perfectamente el faro y todas las lámparas del edificio, que se enciendan al anochecer y así permanezcan hasta que amanezca.

Art. 199.- Mandará que mañana y tarde de cada día, se asee el edificio de la Comandancia y Cuartel e igualmente las cuadras donde se halle la tropa.

Art. 200.- Cuidará de que en la guarnición se observe una rigurosa disciplina; que se cumplan con exactitud las prescripciones del Código Militar y órdenes particulares que el Comandante y Capitán tenga a bien dar; que la tropa se presente con su vestido de uniforme siempre limpio y bien abrochado, el corraje en buen estado, el pelo cortado y bien arreglado y de que en todos sus portes dé a conocer la buena instrucción que se le ha dado.

Art. 201.- Hará los asientos en los libros de matrículas, de entradas y salidas de embarcaciones; anotará las cancelaciones de matrículas de embarcaciones, las de inhabilitación de pilotos, bogas, etc.

Art. 202.- Formará la relación mensual del movimiento, marítimo habido en el puerto.

Art. 203.- Sabrá la combinación de las bandera para telegrafiar con los buques cuando no se pueda comunicar con ellos.

Art. 204.- Es el inmediato jefe de los marinos al servicio en el puerto.

Art. 205.- Formará el estado de la contabilidad militar mensual, llevando la cuenta diaria en el respectivo libro.

Art. 206.- Llevará un libro de los enseres de marina en servicio y en depósito; y cuando haya de sacarse algo del almacén, lo pondrá antes en conocimiento del Comandante.

Art. 207.- Llevará la cuenta de venta de roles, cuyo producto ingresará a la Administración de la Aduana.

XVII

De la Guarnición

Art. 208.- El número de Oficiales y tropa de que debe componerse cada una de las guarniciones de los puertos de la República, lo fijará el Gobierno según sea necesario, nombrando siempre los primeros a propuesta de los Comandantes respectivos.

Art. 209.- Los Comandantes Departamentales en cuya jurisdicción haya puerto habilitado y abierto al comercio, suministrarán al respectivo Comandante y Capitán del puerto la tropa de que deba componerse la guarnición del puerto.

El tiempo de servicio que prestará la tropa en los puertos será conforme lo prescribe la ley Orgánica del Ejército.

El régimen de las guarniciones será conforme a las prescripciones del Código Militar.

XVIII

Del Pelotón de Marineros

Art. 210.- Además de la guarnición, en cada puerto habrá un pelotón de marineros.

A este fin el Comandante marítimo respectivo, alistará como milicianos a todos los bogas, pilotos y patronos del puerto de su mando en un libro que se denominará "Matrícula de Marineros". Estos gozarán del fuero de guerra conforme al Código Militar y tienen obligación de servir como marineros de la Comandancia. Su organización será objeto de un reglamento especial dictado por el Poder ejecutivo para cada puerto.

No se alistará en la milicia de mar a ningún extranjero, a no se que lo solicite, expresándolo así el alistamiento y con permiso de la Secretaría de Marina.

Art. 211.- Tales marineros servirán alternativa y obligatoriamente y por el orden de sus matrículas, por el término de un año.

Art. 212.- El Comandante organizará la milicia de mar considerando como soldados a los bogas y como cabos y sargentos a los pilotos o patronos.

Art. 213.- Cada chalupa o bote de la Comandancia estará tripulada por un cabo o sargento y a sus órdenes un soldado por cada remo.

Art. 214.- Cada tripulación cuidará de su propia chalupa o bote, manteniéndolo perfectamente limpio y todo su aparejo en el mejor estado posible. El Comandante hará que ya por la mañana ó por la tarde, si el tiempo y el servicio lo permiten, se ejerciten en el manejo de ellos, procurando que todas sus maniobras se hagan con bastante uniformidad y presteza.

Art. 215.- El día 15 de cada mes, el Comandante, acompañado de los ayudantes, revisará las chalupas o botes nacionales y tripulaciones en servicio que se hallen el puerto, a cuyo efecto estarán listas con anterioridad.

En este caso, el Comandante anotará todos los defectos y fallas que note para corregirlos oportunamente.

Art. 216.- El gobierno de estas pequeñas embarcaciones, corresponde a los cabos o sargentos; pero yendo el Comandante y Capitán, el 2o. Comandante, o cualquiera de los ayudantes, éstos tendrán la voz de mando en las maniobras y el timón, si así lo quieren, debiendo en este caso el patrón o cabo ocuparse del bichero.

XIX

De los Buques, Capitanes y Tripulaciones

Art. 217.- Todo buque mientras navegue en aguas de la República, está sujeto a registros, cualquiera que sea su nacionalidad o capacidad. Exceptuándose solamente los de guerra y los de transporte de víveres o utensilios para éstos, menos en el caso de conducir, además, mercaderías generales.

Art. 218.- Desde el punto en que el buque empiece a descubrir el puerto, izará su propia bandera; y estando ya en él, la izará también toda vez y mientras esté izada la nacional en el asta de la Comandancia.

Art. 219.- Mientras un buque no haya sido visitado, estará completamente incomunicado, y asimismo mientras no haya presentado manifiestos o cuando el Comandante y Capitán del puerto lo haya prevenido por cualquier otra circunstancia. También estará incomunicado durante las horas que no son hábiles para la carga y descarga. La embarcación que del buque intente comunicar con tierra o viceversa, caerá en comiso.

Art. 220.- Al atracar al costado del buque, el bote o chalupa, en que vaya a hacerle la visita de fondeo el Comandante y Capitán del puerto o el que lo represente, el capitán se colocará para recibirlo, en la escalera o si no la hubiese en el portalón.

Art. 221.- Acto continuo de estar sobre el puente del buque el funcionario que le haga la visita, el Capitán se lo franqueará poniendo en sus manos la patente de sanidad, la licencia de navegar expedida por el Capitán del puerto de su procedencia y el rol de la tripulación y haciéndole una narración clara de todas las novedades ocurridas en el viaje, ya en el buque o en la tripulación, la que presentará juntamente con los pasajeros de cualquier procedencia o destino.

Art. 222.- También entregará toda la correspondencia que conduzca para el puerto, cualquiera que sea su procedencia, por cuyo servicio la Dirección General de Correos pagará lo que se haya estipulado en el contrato celebrado con la Compañía de Vapores a que pertenezca la embarcación.

Art. 223.- Todo Capitán deberá consignarse a las casas de agencias de puerto donde fondeare para sus operaciones de carga y descarga, etc. Los dueños o factores de dichas casas serán responsables por los reclamos pecuniarios que ocurrieren contra el buque, Capitán o tripulación.

Art. 224.- En caso de que un buque llegue de arribada forzosa bien comprobada, el Comandante le concederá el permiso indispensable para las operaciones que tenga que ejecutar para la continuación de su viaje; en la inteligencia de que, entre tanto estará sujeto a lo dispuesto en esta ley. En este caso no adeudará ningún derecho.

Art. 225.- Todo Capitán de buque que no se conforme con las prevenciones que se le hacen en esta ley, levará ancla en el perentorio término de seis horas, sin que le sea permitido comunicarse con otras personas de fuera. Todo buque fondeará en el lugar que se le indique en vista de su comodidad y seguridad; y no deberá variar de fondeadero en lo sucesivo, sin previo permiso del Comandante.

Art. 226.- El Capitán de todo buque mercante que fondee en cualquier puerto de la República, después de haber dado fondo y si es hora hábil presentará a la Comandancia y Capitanía su solicitud para descargar, cuyo curso como todos los que tenga que hacer para cualquier otra operación, estará en papel sellado de a treinta y cinco centavos, en español y expresado con la mayor posible claridad y respeto. Este término sólo podrá prorrogarse por causa notoriamente justa y por el tiempo puramente indispensable a juicio del Comandante.

Art. 227.- A la solicitud para descargar, acompañará el Capitán un manifiesto jurado y firmado por él, por triplicado y también en español, sin abreviaturas ni enmendaturas, expresando: 1o., en forma de encabezamiento, el nombre del buque, su aparejo y nacionalidad, procedencia y escala; el número de sus toneladas y de su tripulación y el nombre entero de su Capitán; 2o., el número de bultos, cajas, fardos, líos, etc., sus marcas, número y procedencia y el nombre de las personas a quienes vengán consignadas las mercaderías;

el total de ellas, y por separado el de todas las que correspondan a cada una de los demás puertos que deba tocar; y continuará con su protesta al pie de no contener a bordo otras mercaderías que las expresadas en el manifiesto, en la inteligencia de que las que no lo estuvieren serán decomisadas.

A los Capitanes que no tengan a bordo un empleado que sepa español, se les permitirá venir a tierra a buscar persona que les forme el manifiesto y se les ampliará hasta dos días el término para la presentación.

No están obligados a presentar manifiesto los buques de guerra y los transportes de provisiones para el consumo de ellos, menos en el caso e conducir además mercaderías para particulares.

Art. 228.- Sólo a los buques de más de trescientas toneladas se les permitirá mejorar o ampliar su manifiesto dentro de los ocho días siguientes a presentación del primero, previa una solicitud motivada al Comandante del puerto, quien decretará de conformidad.

Art. 229.- Recibido el manifiesto en la forma prevenida, tomará razón de él el Comandante y el Capitán del puerto y entregará los tres ejemplares al Administrador de la Aduana.

Art. 230.- Por cada uno de los bultos no manifestados que se importaren, los Capitanes de buque sufrirán una multa de cincuenta colones, que impondrán los Comandantes y Capitanes de Puerto y que harán efectiva gubernativamente, sin perjuicio de decomisarlos.

Art. 231.- Además de los requisitos expresados para los manifiestos, la firma del Capitán será garantizada por la de su consignatario, que no podrá ser sino una persona o casa bien establecida y acreditada.

Art. 232.- No podrá principiarse la descarga de un buque sin que el Administrador de la Aduana hay tomado razón de la licencia.

Art. 233.- Los frutos o mercaderías que se embarquen antes o después de abiertos o cerrado el puerto, caerán en comiso, así como la embarcación, y el jefe de la casa o comerciante que haya ordenado la operación, pagará una multa de veinte a veinticinco colones, que le será impuesta por el Comandante y Capitán gubernativamente, quien impondrá hasta un mes de prisión al patrón de la embarcación menor respectiva, conmutable a razón de cincuenta centavos de colón por cada día.

Art. 234.- No es permitido a bordo el expendio de mercaderías de cualquier clase, al menudeo. El Capitán que lo consienta sufrirá una multa de cincuenta colones y el comprador será tratado como contrabandista.

Art. 235.- Sin el previo consentimiento del Comandante y Capitán del puerto, no podrá el Capitán del buque dar huelgas a la tripulación o concederle permiso para saltar a tierra, no debiendo excederse del tiempo que para ello se le haya concedido.

Art. 236.- Las penas pecuniarias con que fueren castigados los individuos de una tripulación, las pagará el Capitán del buque, dueño o representante, dándosele por el Comandante una certificación que le sirva de descargo.

Art. 237.- Toda contravención a las leyes de policía, cometida en tierra por el Capitán o cualquier individuo de su tripulación, será penada con arreglo a las mismas leyes.

Art. 238.- No pueden los Capitanes despedir del servicio, sin causa justa, a ningún individuo de la tripulación, sin haberle satisfecho su haber conforme a la contrata de enganche. Tampoco podrán emplear a ningún individuo del país sin conocimiento del Comandante y Capitán del puerto, quien permitirá o negará su enganche según las responsabilidades que aquel tenga pendientes.

Art. 239.- Correspondiendo a los Cónsules respectivamente el conocimiento de todas las quejas que ocurran de las tripulaciones contra su Capitán, cuando el buque es extranjero, el Comandante y Capitán del puerto dará a aquel los auxilios de la fuerza armada cada vez que los solicite; y solamente en caso de no haber Cónsul, intervendrá el Comandante y Capitán, y siempre que se trate de un buque nacional.

Art. 240.- Es prohibido a los Capitanes y tripulaciones salir del fondeadero en botes a cualquier punto de la costa que no fuese el muelle o embarcadero permitido, sin licencia del Comandante y Capitán del puerto.

Art. 241.- Cualquier individuo que a bordo y en aguas de El Salvador, cometa delito común, será juzgado conforme a las leyes patrias, y el Capitán deberá entregarlo en el acto que la autoridad solicite su extradición. Asimismo deberá entregar a los que huyendo de la justicia se hubiesen asilado en el buque. Se exceptúan los delincuentes a bordo de buques de guerra extranjeros que pertenezcan a la tripulación o gente de armas.

Art. 242.- Cuando ocurriese un desorden a bordo de los buques mercantes, los Capitanes deben pedir el auxilio necesario al Comandante y Capitán del puerto, quien inmediatamente acudirá con la fuerza necesaria para restablecer el orden.

Art. 243.- Siempre que el Cónsul, o no habiéndolo, el Capitán del buque solicite del Comandante y Capitán la captura de algún individuo que hubiese desertado de él, la ordenará o suplicará a quien corresponda.

Art. 244.- Necesitando un buque de auxilio, el Capitán lo solicitará al Comandante y Capitán del puerto, pero si aquel fuere extranjero y en el puerto hubiere Cónsul de su nación, será por su medio; más si el caso fuere tan apremiante, disparará tres cañonazos consecutivos o izará su bandera con un nudo en su extremidad, y si fuese de noche y no hubiere artillería, substituirá los tiros de cañón con igual número de pistola o de fusil, o en lugar de la bandera izará y arreará sin interrupción un farol rojo, hasta que en tierra se le conteste de igual manera. Todas las embarcaciones surtas en el puerto están obligadas a prestar este servicio, cuya remuneración será detallada por el Comandante y pagada por el Capitán socorrido.

Art. 245.- Concluida la descarga de un buque y no teniendo que recibir carga o lastre, ni repararse de averías, o verificado esto, el Capitán pedirá al Comandante del puerto la correspondiente licencia para zarpar sin que medien más de veinticuatro horas hábiles, que se le conceden para hacer provisión de agua, rancho, carbón o leña, etc., cuyo término sólo es prorrogable por dicha autoridad y por el tiempo puramente necesario.

Art. 246.- Es indispensable que el Administrador de la Aduana haya tomado razón de la licencia correspondiente para que un buque pueda ponerse a la carga; y sin causa justa calificada por aquel juntamente con el Comandante y Capitán del puerto, no podrá entretenerse ni interrumpirse.

Art. 247.- Terminada la carga, el Capitán presentará a la Aduna en entera conformidad con los conocimientos respectivos, un manifiesto de lo que haya recibido, en los mismos términos que expresa el Art. 227, números 1o. y 2o.

Art. 248.- El Capitán del buque no deberá recibir y entregar carga de mercaderías, frutos, etc., o lastre, de ninguna lancha, bongo, etc. que no lleve a uno u otro costado de la popa e inmediatamente bajo de la regla esta inscripción: MATRICULA No.....

Art. 249.- El capitán del buque está obligado a dar el patrón de cada una de las embarcaciones antedichas que se carguen a su costado con mercaderías de cualquier clase, la guía, correspondiente por cada vez, anotando los bultos que remita en mal estado.

Art. 250.- Estando un buque en estado de avería, el Comandante y Capitán del puerto ordenará su reconocimiento a presencia suya, por tres Capitanes de otros buques o en su defecto, por expertos, y conforme con o dictaminado por dichos peritos, le harán los interesados las reparaciones que sean necesarias hasta dejarlo capaz de hacer su viaje por más de un año. Entre tanto no podrá obtener permiso para cargar, hacer lastre ni salir.

Art. 251.- Los buques construidos en las costas de la República, no podrán emprender la navegación sin haber obtenido de la Secretaría de Marina la patente correspondiente.

Art. 252.- Ningún buque podrá zarpar sin la licencia del Comandante y Capitán del puerto, sin la documentación que indican los artículos 168 y 182 y sin estar solvente con la Aduna, bajo la pena de quinientos a dos mil colones, según la gravedad del caso. Esta multa será pagada solidariamente por el Capitán del barco, o por su dueño o por el agente o representante de la Compañía de Vapores a que pertenece. Por la licencia se pagarán cinco colones y será extendida en papel sellado de a cuarenticinco centavos.

Si la salida del barco sin el zarpe de ley ha sido motivada por ejercer el contrabando, además de la multa anterior caerá en comiso al ser aprehendida.

Art. 253.- Estando ya despachado un buque no podrá diferir su salida por más de seis horas.

Art. 254.- Al salir un buque del puerto deberá tener izada su bandera y también la izarán en señal de cortesía los demás buques fondeados y la Comandancia y Capitanía. Si fuere de noche, con excepción de la última, izarán el farol correspondiente.

Art. 255.- Ningún contrato celebrado por un salvadoreño para marinero de un buque, será válido sin permiso especial y si no tiene el Vo. Bo. del Comandante y Capitán del puerto de la República donde se ha hecho el convenio.

Art. 256.- Toda infracción de los artículos contenidos en este párrafo, será penada por el Comandante y Capitán del puerto con una multa prudencial que no podrá exceder de doscientos colones, excepto lo dispuesto el art. 252 y demás leyes y reglamentos especiales sobre la materia, que el mismo funcionario hará efectiva sobre el buque, gubernativamente y dentro de tercero día. De dicha multa sólo podrá apelarse en el acto de la

notificación para ante la Secretaría de Marina, debiendo hacer su recurso en el mismo término más cuatro días tomando en cuenta la distancia que medie entre la residencia de ésta y el puerto.

Art. 257.- Cuando un buque tuviere que ir a un puerto no habilitado en las costas de la República, se pedirá el permiso por escrito a la Secretaría de Marina, quien lo concederá o negará, según el informe de las autoridades marítimas de los puertos de salida y de llegada; en el primer caso, permanecerá la embarcación en el fondeadero del puerto para su despacho definitivo.

XX

Disposiciones varias

Art. 258.- Siempre que el mar o los vientos estuviesen tan agitados que pudiesen zozobrar, estrellarse en los muelles o arrecifes, o ser arrebatadas las embarcaciones empleadas en la carga o descarga de los buques o en cualquiera otra operación, el Comandante del puerto mandará suspenderla y fondear dichas embarcaciones, haciendo desembarcarse a todas las personas que en ellas hubiesen y cuyas vidas pudiesen peligrar.

Art. 259.- En tales circunstancias no podrá embarcarse ni desembarcarse persona alguna, salvo que para ello tenga muy urgente necesidad y que el riesgo no sea tan inminente; pero no podrá verificarlo sin permiso del Comandante y Capitán, que sólo lo concederá en vista de tales razones y cuando se hubiesen tomado las precauciones necesarias para evitar un desastre.

Art. 260.- Sin habiendo estado un vapor de la línea en el puerto el tiempo que su contrato le obliga a permanecer en él no hubiese podido comunicar por lo fuerte de la tasca, ni desembarcar los pasajeros y la correspondencia, el Capitán, mandará transbordar ésta y aquéllos, si así lo quieren, a otro de los buques fondeados que preste más seguridades y comodidades, el cual no deberá negarse a recibirlos y tenerlos a bordo entre tanto no haya desaparecido la causa. Empero, esto sólo tendrá lugar en el caso de que el mismo Capitán no vea en ello un peligro.

Art. 261.- Los gastos que los pasajeros transbordados ocasionen al buque que los asila, le serán pagados equitativamente por ellos, con intervención del Comandante y Capitán, si fuere necesario.

Art. 262.- Durante las horas que no son hábiles para la carga, no podrán permanecer abiertos los muelles, salvo en caso extraordinario, con licencia del Comandante y Capitán y Administrador de la Aduana.

Art. 263.- Las llaves de los muelles estarán en poder del Administrador de la Aduana, quien las dará al Guarda correspondiente cuando deban abrirse por disposición suya o del Comandante y Capitán para que él mismo lo ejecute.

Art. 264.- Los Comandantes y Capitanes no permitirán que se encienda lumbre ni se fume, sino a una distancia conveniente de los lugares donde hubiese pólvora u otras materias inflamables depositadas en el puerto, o al desembarcarse o embarcarse.

Art. 265.- Los buques en donde hubiese tales artículos se fondearán cuanto más lejos sea posible, al prudencial juicio del Comandante y Capitán, del fondeadero destinado para los demás.

Art. 266.- Los saludos hechos por los buques de guerra al llegar a los puertos, serán correspondidos con igual número de cañonazos al que ellos hubiesen disparado.

Art. 267.- Todo saludo deberá hacerse manteniendo izada en el asta de la Comandancia y Capitanía la bandera nacional.

XXI

Disposiciones Especiales para el Puerto de La Unión

Art. 268.- El Comandante de Punta Chiquirín anunciará por teléfono al Comandante y Capitán del puerto, la entrada de las embarcaciones que se dirijan a dicho puerto.

Art. 269.- Cuando alguna embarcación se hubiese detenido o estacionado en la entrada del puerto, por un tiempo prudencia, el Comandante de Punta Chiquirín dará aviso por teléfono al Comandante del puerto para que éste mande averiguar el motivo de su detención.

Art. 270.- Cuando el Capitán de una embarcación o la agencia a que pertenece, con motivo de la falta de conocimiento de la entrada al puerto, solicite un práctico, el Comandante y Capitán del puerto lo enviará adelante de la Punta Chiquirín, quien en su bote llevará la bandera de la República con esta inscripción en caracteres rojos en el fondo: PRACTICO.

Art. 271.- El práctico presentará al Capitán del buque de que se trata, la orden confiriéndole la comisión, firmada y sellada por el Comandante y Capitán del puerto, y siendo aceptado, conducirá la embarcación hasta dejarla en el fondeadero respectivo. Por el servicio prestado por el experto, la Comandancia cobrará doscientos colones, ciento cincuenta entregará al práctico y a la Aduana cincuenta, si entra y saca la embarcación; ciento veinticinco, cien para el experto y veinticinco a la Aduana, si sólo entra o saca la nave; y sesenta, cincuenta entregará al práctico y diez a la aduna, si sólo atraca o despega del muelle la embarcación.

Art. 272.- Los buques que soliciten a la Secretaría de Marina licencia para vararse con el objeto de limpiar el cobre o hacer reparaciones en el caso, la obtendrán señalando el Comandante y Capitán del puerto el lugar en que haya de efectuarse.

Art. 273.- El Comandante designará el fondeadero de los bongos, lanchas, botes y cayucos que entren de las costas de Honduras y Nicaragua, con el fin de vigilarlos mejor.

Art. 274.- Estas embarcaciones como las idénticas del puerto, podrán también vararse al frente de la Aduana para cargarse y descargarse.

Policía de Mar

Art. 275.- Es prohibido a los capitanes dar a sus anclas otra dirección que a determinada por la Comandancia y Capitanía cuando fuere necesario.

Art. 276.- A todo buque que por defectos de dotación de anclas, cadenas o cables o por tenerlos en mal estado se le considere en riesgo de desamarrarse y de causar daño a tercero, se le intimará que se surta en el mismo día de los artículos que le faltan y en caso de no verificarlo, será removido y amarrado en otro paraje que juzgue conveniente el Comandante y Capitán del puerto.

Art. 277.- Si sobre el ancla o cadena de un buque debidamente fondeado echare otro su ancla o cadena, el Capitán de éste deberá inmediatamente o tan pronto como sea avisado de ello por la parte perjudicada, hacer levar o aclarar dicha ancla o cadena.

Ningún buque se considerará debidamente fondeado cuando tenga más de una vuelta en sus cadenas o cables y el que tenga más de dos vueltas será anclado a expensas del buque por el Comandante y Capitán del puerto, cobrándose veinticinco colones.

Ningún buque podrá fondearse a menos de cincuenta brazas distante de otro. El que estreche esta distancia y no se enmiende luego que sea reconvenido, será enmendando a su costa por el Comandante y Capitán del puerto, cobrándose cincuenta colones.

Art. 278.- Sólo los individuos del cuerpo de prácticos podrán pilotear, amarrar o desamarrar los buques en los puertos donde los haya establecidos, siempre que sus servicios sean solicitados por los Capitanes respectivos. El Capitán del propio buque podrá hacerlo por sí sólo, siendo responsable en todo tiempo de las averías que causare.

Art. 279.- Cualquier individuo que no sea el capitán de la nave o que no pertenezca al cuerpo de prácticos, que ejecutase las operaciones determinadas en el artículo anterior, tendrá que pagar una multa de cincuenta colones o sufrirá una prisión de veinticinco días, siendo responsable de los daños que causare.

Art. 280.- Ningún Capitán podrá empezar a descargar o cargar su buque sin estar fondeado, so pena de obligársele a suspender su carga o descarga, hasta que lo verifique.

Art. 281.- Se prohíbe tener espías permanentes amarradas a buques, boyas o muelles, bajo la pena de veinte colones al contraventor.

El que para ejecutar alguna operación necesite tener una o más espías, cuidará de quitarlas inmediatamente después que la termine.

Art. 282.- Es prohibido a cualquier embarcación, hacer, durante la noche, maniobras de estiba, carga o descarga que pidan luces extraordinarias, sin el consentimiento y licencia anticipada del Comandante y Capitán del puerto, so pena de cincuenta colones de multa, exceptuándose los casos de urgencia repentina.

Art. 283.- Toda embarcación que arribe con pólvora dará aviso previo al Comandante y Capitán del puerto y no podrá hacer transbordo ni embarque de dicho artículo sin permiso del citado jefe, bajo la pena de cien colones de multa.

Art. 284.- Todo buque que interne, embarque o transborde pólvora, mantendrá en el tope del palo trinquete una bandera roja mientras permanezca fondeado. Asimismo toda embarcación menor que transporte pólvora en la bahía, deberá llevar la misma bandera en una asta de elevación suficiente para que se haga bastante visible. Los contraventores incurrirán en la misma multa que señala el Art. 283.

Art. 285.- Cuando un buque tenga que descargar o cargar una cantidad considerable de mercaderías, se le asignará un fondeadero tan cercano al lugar del embarque y desembarque, como lo permita la seguridad del buque y demás circunstancias.

Art. 286.- Cuando un buque fondeado en un lugar conveniente para cargar o descargar, haya concluido su faena, cambiará su fondeadero, en caso de ser necesario y ordenársele, al lugar que le indique el Comandante y Capitán del puerto.

El que desatienda estas órdenes incurrirá en una multa de cincuenta colones, siendo además removido a su costa.

Art. 287.- Ninguna embarcación podrá entrar en grandes operaciones, como dar quilla, fuego a su fondo, ni menos dar humazo, sin licencia del Comandante y Capitán del puerto y sin las precauciones que éste dictase, bajo la pena de cien colones de multa.

Art. 288.- Ninguna embarcación podrá abordar a otra que entre al puerto sin que preceda la visita del resguardo y Comandante que ha de franquear la comunicación; el infractor tendrá cien colones de multa, sin perjuicio de caer en comiso si se averiguase contrabando, salvo el caso de varada o de peligro para la embarcación entrante, debidamente comprobado.

Art. 289.- Toda embarcación que haya de quedar en entredicho por cualquier causa, mantendrá su bandera nacional en el tope del palo trinquete; pero si aquel fuere por epidemia que le obligue a quedar en cuarentena, izará en el mismo tope una bandera amarilla; en uno y otro caso será señal para todos, que no deben comunicarse con ella, so pena de una multa de cincuenta a cien colones.

Art. 290.- El Capitán que conduzca a su bordo enfermos de epidemias contagiosas y no diere parte en el acto de la visita al Comandante y Capitán del puerto o procurase ocultarlos para que se le ponga en libre comunicación, incurrirá en la multa de quinientos a mil colones o una prisión equivalente a un día por cada colón en que hubiese sido castigado, si no la satisficiese.

Art. 291.- Durante la estación de invierno y cuando el barómetro señale mal tiempo, la Comandancia y Capitanía del puerto lo indicará por medio de dos bolsas negras al tope de un asta de bandera, si así lo conceptuase necesario para la seguridad de las naves en el fondeadero y todas ellas deberán fondear su segunda ancla, calar sus masteleros de juanete y sobre y botalón de petifoque y bracearán sus vergas en caja.

Art. 292.- Cargada que sea la nave, será obligación de la tripulación permanecer a bordo día y noche.

Art. 293.- Cuando haya amenazas de temporal, los Capitanes y demás individuos de los buques, deben permanecer a sus bordos, constituyéndose responsables los Capitanes por las averías que se causaren en caso de omisión.

Art. 294.- En el caso del Art. 238, el Capitán que despida a alguno del servicio de su nave, está obligado a darle una papeleta firmada, expresando si ha cumplido o no su contrata, la conducta o motivo de su separación, como también cualquier otra circunstancia. Dicha papeleta le servirá para poder embarcarse en otro buque.

Art. 295.- Las faenas de lastre y deslastre se harán con las precauciones marineras de encerados o velas, desde la borda del buque hasta el fondo de la lancha para impedir la caída de piedras o arenas al mar, y previa licencia del Comandante. Los infractores del presente artículo incurrirán en una pena de cien a quinientos colones de multa, según la mayor o menor gravedad del caso. Del valor de la multa cobrada se entregará la mitad al delator o delatores.

Art. 296.- En igual pena incurrirán las lanchas del tráfico que conduzcan piedras, ladrillos u otras especies sueltas sumergibles que puedan perjudicar el fondo, si no usa para carga, transporte o descarga, de las precauciones que se le adviertan por el Comandante del puerto, semejante a las expresadas de lastre y deslastre, debiendo justificar en los casos extraordinarios de alijo violento en el agua, por golpes de viento u otro fracaso, la urgente necesidad de haberlo hecho así para no perecer.

Art. 297.- Los consignatarios serán responsables al inmediato pago de las multas en que por infracciones de esta ley incurran las naves a su salida de los puertos.

Art. 298.- Tanto de día como de noche, ninguna de las embarcaciones pertenecientes a los buques, ni tampoco las fleteras, deberán permanecer amarradas ni atracadas a los muelles y todas las que se dirijan a él deberán estar atracadas sólo el tiempo preciso para embarcar o desembarcar los individuos o efectos que conduzcan; las que tengan que esperar, lo harán a una distancia conveniente, a fin de no estorbar el libre tráfico. Los dueños de embarcaciones que contravinieren estas órdenes, pagarán cinco colones de multa por cada una.

Art. 299.- Todo individuo que fuere sorprendido embarcándose o desembarcándose en lugares y horas prohibidas, será arrestado el tiempo necesario para los fines de ley, y será castigado por la autoridad marítima con treinta colones de multa, sin perjuicio de las demás penas a que haya lugar, según las circunstancias.

Art. 300.- En caso de un incendio en la bahía o en la ciudad o de cualquier otro suceso extraordinario que reclame los esfuerzos de toda la población, de hecho quedará comunicada la bahía con la ciudad, a fin de que puedan darse los auxilios convenientes.

Art. 301.- Se prohíbe a toda embarcación menor pescar entre los buques surtos en el puerto ni mucho menos comerciar con ellos, sin un permiso escrito del Comandante y capitán del puerto y del Jefe del Resguardo.

Art. 302.- Después de las dieciocho horas todas las embarcaciones del tráfico deberán tomar el fondeadero que de antemano les haya sido designado por la autoridad marítima, salvo que por orden especial de la Secretaría de Marina, se continúe el trabajo, pero siempre bajo la vigilancia de la autoridad marítima.

Art. 303.- Todo buque de vapor o de vela que entrare o que saliere o se hallare fondeado de noche en un puerto, deberá mantener en los sitios convenientes las luces respectivas.

Art. 304.- Cuando por precipitación de salida o cualquiera otra causa, dejare en el fondeadero alguna de sus anclas o cadenas, su dueño o consignatario tendrá que hacerla levantar antes de las veinticuatro horas subsiguientes, so pena de pagar una multa de cincuenta colones, más los gastos que se hicieren para verificarlo.

Art. 305.- Si levantada que fuere una ancla o cadena en el caso del artículo anterior o en el de hallazgo casual, no se presentare dueño para reclamarla antes de los seis meses siguientes, será vendida en pública subasta y su valor partido entre los que la hallaren y el Fisco, después de pagados los gastos.

Art. 306.- Toda ancla, cadena, embarcación o cualquier otro objeto que se hallare en el fondo o flotando sobre las aguas del puerto o del litoral, debe ser puesto inmediatamente a disposición de la autoridad marítima.

Art. 307.- Se prohíbe a las tripulaciones de los buques, bajar a tierra con armas de portación prohibida. Los infractores incurrirán en las penas que prescriben las leyes de Policía.

Art. 308.- Toda desobediencia a las órdenes de la autoridad marítima para el cumplimiento de lo dispuesto en esta ley, en que no se haya especificado pena, sujetará al contraventor a una pena de cien a quinientos colones que le impondrá el Comandante y Capitán del puerto, según la mayor o menor gravedad del caso.

XXIII

Navegación Interior.

Ríos y Lagos

Art. 309.- Los ríos y todas las aguas que corren por cauces naturales, son bienes de uso público.

Exceptúanse las vertientes que nacen y mueren dentro de una misma heredad; su propiedad, uso y goce, pertenece a los dueños de las riberas y pasan con éstas a los herederos y demás sucesores de los dueños. (Art. 576 C.).

Art. 310.- Los grandes lagos que puedan navegarse por buques de más de cien toneladas, son bienes nacionales de uso público.

La propiedad, uso y goce de los otros lagos, pertenece a los propietarios riberanos. (Art. 577 C.).

Art. 311.- Para el efecto del artículo anterior, se declaran lagos nacionales de uso público, los de Ilopango y Guija.

Art. 312.- Es libre la navegación de los ríos y lagos nacionales y el uso de sus riberas, pero estará sujeta a los dispuesto por el Art. 579 C.

Art. 313.- Entiéndese por ribera de un río, el espacio que cubren sus aguas durante su mayor crecimiento en los años comunes y no en los de extraordinarias inundaciones.

Entiéndese por ribera de un lago, el espacio que cubren sus aguas durante sus más altas mareas.

Art. 314.- Es libre todo individuo para establecer embarcaciones de cualquiera clase, en todos los puertos de ríos conocidos que estén en el curso de las carreteras y demás caminos nacionales y municipales así como en la ribera de los lagos; pero habrán de someterse a las condiciones de los artículos siguientes.

Art. 315.- Los dueños de las embarcaciones referidas, podrán construir casas y barracas para su servicio sobre la misma ribera, con tal de que dichas construcciones no embarquen en manera alguna la libre navegación y las operaciones de carga y descarga, ni de que para la construcción se tomen maderas ni otros materiales de tierras vecinas y de los sotos que se encuentran a las márgenes de los ríos o lagos, a no ser que las compren a los respectivos dueños de tierras o se entiendan de otro modo con éstos.

Art. 316.- Los terrenos de propiedad particular que sean riberanos, no pueden ser gravados con nuevas servidumbres de tránsito a pretexto de la libre navegación. Pero si por causa de interés general o de utilidad pública fuere necesario imponer ésta u otras servidumbres, se procederá conforme a lo establecido por las leyes de expropiación.

Art. 317.- Las embarcaciones deben permanecer, de ordinario, en los puestos conocidos.

Art. 318.- Ninguna persona puede tener embarcaciones de transportes al servicio del público, sin obtener licencia, constante de una patente, que librarán los Gobernadores de los respectivos Departamentos, en papel sellado de a treinticinco centavos. Antes de darse esta licencia y patente, serán examinadas las embarcaciones por peritos nombrados al efecto por los respectivos Gobernadores, y constando del informe de aquellos que la embarcación examinada presta toda seguridad para el servicio, se otorgará la licencia, y no en caso contrario.

Art. 319.- Estas patentes se renovarán cada dos años, mas no podrán ser renovadas si las embarcaciones estuvieren en tal mal estado que no ofrezcan seguridad para el transporte de las personas e intereses. Los Gobernadores darán noticia circunstanciada al Gobierno Supremo de las patentes que libren y de las que refrenden.

Art. 320.- Las piraguas, barcas y bongos pagarán una vez por derechos de patente diez colones y cinco las canoas, debiéndose aplicar estos fondos a la construcción de caminos de los respectivos Departamentos.

Art. 321.- Los dueños o arrendatarios de dichas embarcaciones y los patronos de ellas que tengan a su cargo la administración y manejo inmediato, son obligados a mantenerlas a punto para el buen servicio desde que haya luz hasta ponerse el sol; no demorarán por pretexto alguno a los traficantes o pasajeros ni se negarán a trasladarlos sino en el caso de peligro grave, y preferirán en el transporte los correos, tropas, funcionarios públicos y demás agentes del Gobierno.

Del crepúsculo de la tarde en adelante será voluntario el servicio, pero será forzoso respecto de los correos, tropas y demás agentes del Gobierno, enumerados.

La autoridad administrativa o judicial más inmediata compelerá al cumplimiento de este artículo por las vías de apremio personal a los dueños, arrendatarios y patronos de las embarcaciones referidas. Igual autoridad tendrá el funcionario civil o militar que pretenda el transporte.

Art. 322.- Los Gobernadores Departamentales harán reconocer cada dos meses las embarcaciones de ribera y mandarán suspender el servicio de las que estén en mal estado, hasta que se preparen convenientemente a juicio de peritos.

Art. 323.- Las faltas de los dueños, arrendatarios o patronos de las embarcaciones, en lo tocante al servicio de éstas, según queda prevenido en el artículo 320, hayan sido o no compelidas al cumplimiento, serán castigadas gubernativamente con multas desde diez hasta veinticinco colones y a virtud de queja de parte agraviada, por el Alcalde más inmediato ante quien se exponga la queja. Estas multas se destinarán también a la compostura de caminos.

Art. 324.- Los dueños de embarcaciones que debiendo tener patente naveguen sin ella, en los ríos y lagos, incurrirán en la multa establecida en el artículo anterior, la cual impondrán gubernativamente los Gobernadores Departamentales, aplicando sus productos al mismo fondo a que se destinan los derechos de patente.

Art. 325.- Los dueños o arrendatarios de embarcaciones de transporte en ríos y lagos, responderán de los perjuicios que se causen a personas o intereses por el mal estado oculto de las embarcaciones o por la impericia o culpa del patrón o piloto.

Art. 326.- Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones que se opongan o contraríen la presente.

Dado en el Salón de Sesiones del Poder Legislativo; Palacio Nacional: San Salvador, a los veintitrés días del mes de octubre de mil novecientos treinta y tres.

R. V. Morales,
Presidente.

P. Guzmán Trigueros,
1er. Secretario.

Franco. Fedo. Reyes,
2. Secretario.

Palacio Nacional: San Salvador, veintisiete de octubre de mil novecientos treinta y tres.

Cúmplase,

Maximiliano H. Martínez,
Presidente Constitucional.

C. B. Flores,
Ministro de Marina.

REFORMAS:

- (1) Decreto Legislativo No. 98 de fecha 03 de septiembre de 1935, publicado en el Diario Oficial No. 197, Tomo 119 de fecha 09 de septiembre de 1935.
- (2) Decreto Legislativo No. 343 de fecha 11 de septiembre de 1975, publicado en el Diario Oficial No. 182, Tomo 249 de fecha 02 de octubre de 1975.
- (3) Decreto Legislativo No. 691 de fecha 22 de marzo de 2023, publicado en el Diario Oficial No. 89, Tomo 439 de fecha 17 de mayo de 2023. (DEROGATORIA)

